N° 308. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

4 Août 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LE CIRCUIT DES ARDENNES

Un Virage impressionnant dans Neufchâteau

Publications PIERRE LAFITTE
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, Avenue de l'Opéra, Paris.
Teleph. 280-52 & 280-56
Telegr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts. — à manivelles.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

Coiffures pour l'Auto

HOMMES ET DAMES

Dernières Modes de Londres = A. STAGG 7, rue Auber PARIS

PRENEZ GARDE, Mlle

vous commencez à grossir, et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et vous restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les **MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC**
la **CHOLÉRINE**
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉMIES**
EXIGER du **RICQLÈS**
HORS CONCOURS, PARIS 1900

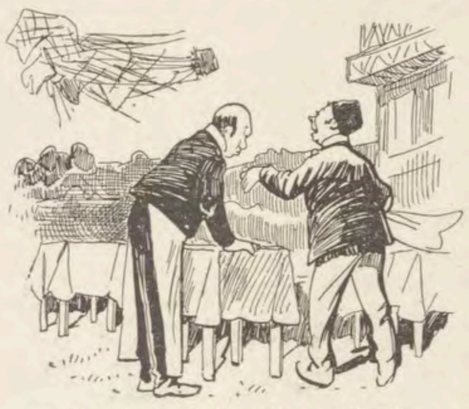
COUVEUSE A RÉGULATEUR

Réussite 90
Un Mois à l'Essai
et par **PAIEMENTS MENSUELS**

1er Prix : 2 Médailles d'Or
Au Concours pratique de Couveuses et d'Eleveuses à l'Ecole nle d'agriculture de Rennes.
Œufs, Poussins, Volailles, etc. — Catal. illustré
Elevage St-V. MICHEL-LANGEAIS (I

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous faites deux kilomètres au pas de gymnastique en plein soleil. Vous ôtez votre gilet de flanelle et le serrez ; vous recueillez l'eau qui en découle et la gardez précieusement pour la nuit, où les robinets sont fermés.



— Pas le moindre client à l'horizon, patron...
— Attendez un peu... j'aperçois un ballon captif qui a dû s'échapper, rempli de voyageurs... peut-être un bon vent les fera-t-il descendre ici.

— Ah ! mon Dieu !... un homme qui se suicide...
— Mais non, chère amie... ce doit être un élève de l'école de Joinville... ils ont l'habitude de plonger en grande tenue.

— Pour remplacer la douche au vainqueur. Un moyen certain de constater l'arrivée et de rafraîchir l'arrivant.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts, contusions, etc. etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne Orléans

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

PLAQUES CADETT

Nouveautés Photographiques

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS

MERCEDES PALACE

CL. CHARLEY — 70, Avenue des Champs-Élysées

Le Refroidisseur Loyal

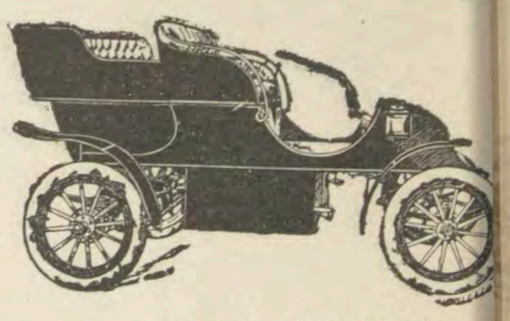
204, Rue St. Maur, Paris

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & C concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclet'

ALCYON

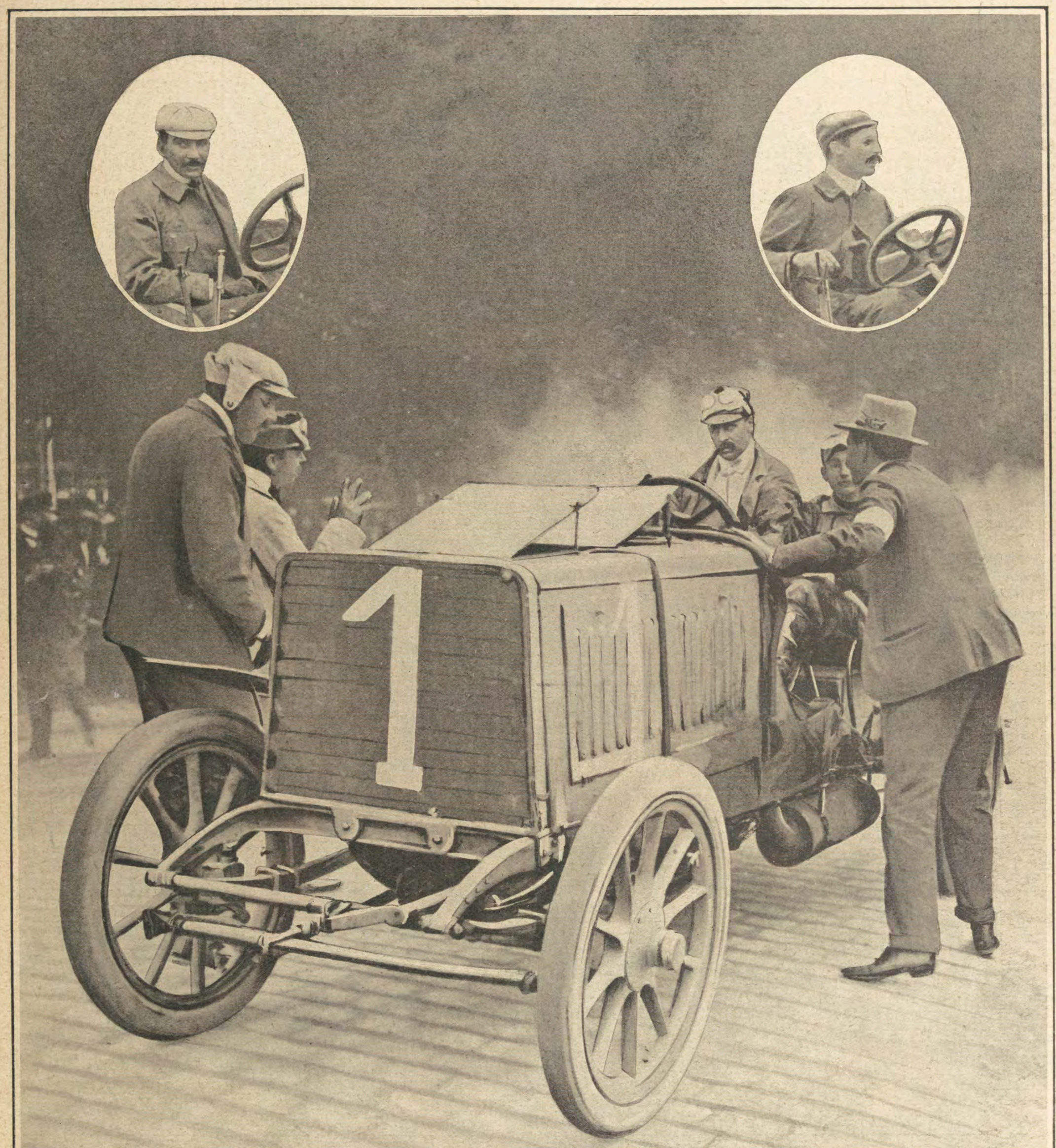
PARIS 72, avenue de la Grande-Armée - PARI

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

4 Août 1904 — N° 308
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier)

PUBLICITE
PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



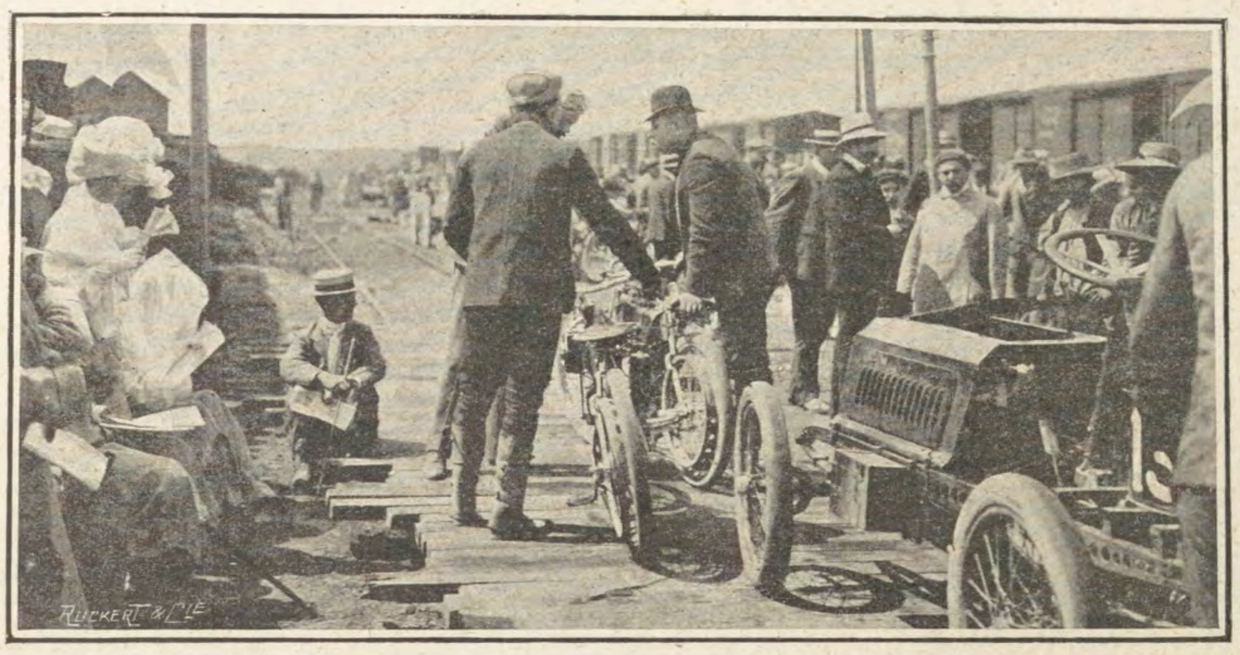
LE TROISIÈME CIRCUIT DES ARDENNES. — L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

Le troisième Circuit des Ardennes, organisé par l'Automobile Club de Belgique, sur l'initiative du baron Pierre de Crawhez, s'est disputé la semaine dernière sur un circuit de 120 kilomètres que les concurrents avaient à couvrir cinq fois sans arrêt ni neutralisation. La victoire est revenue à Heath, un des plus distingués gentlemen riders que compte le sport automobile. Le vainqueur, qui a couvert les 600 kilomètres du parcours en 6 h. 30 m. 49 s. (92 kilomètres à l'heure de moyenne), pilotait une voiture Panhard et Levassor *munie de pneumatiques* Michelin *et du refroidisseur cloisonné* Grouvelle et H. Arquembourg*; essence* Motricine. *Notre photographie représente l'arrivée de Heath à Bastogne, à la fin du cinquième tour. A gauche, Teste, à droite, Henry Farman, les deux autres représentants de la marque* Panhard et Levassor *dans la course, classés respectivement second et septième.*

(*Voir l'article page 616*).

LE CIRCUIT DES ARDENNES BELGES

La grande quinzaine de sport en Belgique aura eu son centre au Circuit des Ardennes qui s'est couru cette année pour la troisième fois et qui devient décidément l'un des grands événements du sport automobile international, en ce sens qu'il est la seule course sans neutralisations.



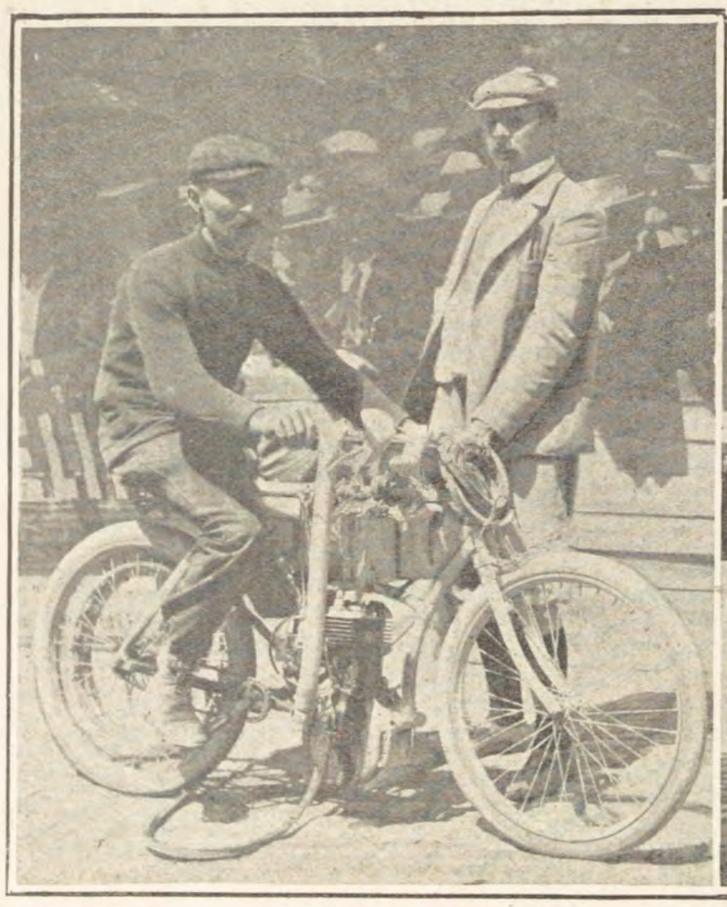
Le troisième Circuit des Ardennes. — Le pesage des véhicules.
Les opérations de pesage et de plombage des véhicules prenant part au Circuit des Ardennes Belges se faisaient à la gare de Bastogne, la veille de la course.

ON connaît le principe de la course. C'est celui de l'effort sans arrêt demandé aux moteurs, aux mécanismes de transmission et aux pneumatiques. On part et l'on arrive. Pas d'autres arrêts que ceux nécessités par la panne. Ici tout s'inscrit en avance ou en retard, tout compte, c'est la lutte sévère d'un bout à l'autre. Aussi, est-il peu de courses aussi intéressantes et aussi suivies, il en est peu qui aient autant d'avenir, car dans tous les sports la simplicité est et restera toujours l'idéal !

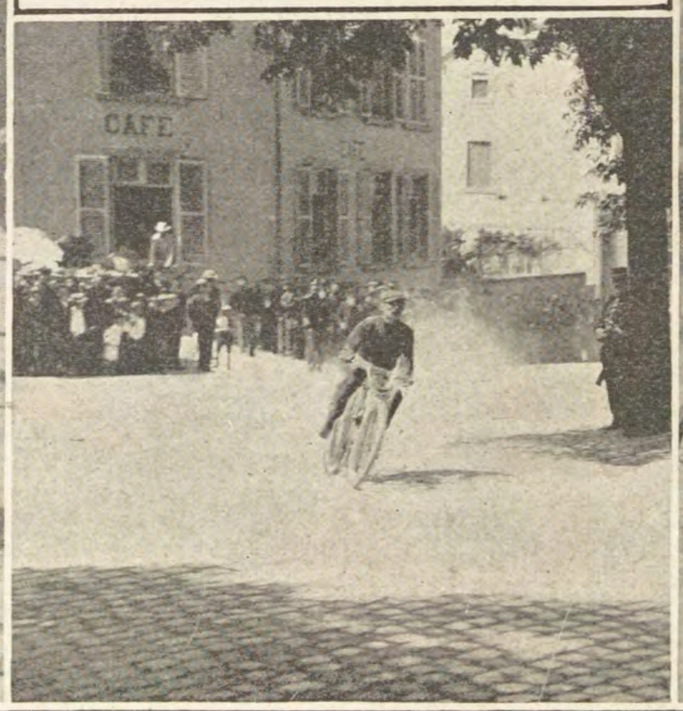
C'est dans le massif de l'Ardenne belge, au nord d'Arlon et au sud de Spa, c'est-à-dire dans un coin admirable de pittoresque et de poésie sauvage, que se dispute la course.

Sans doute, ce n'est pas le romantique Taunus, mais c'est le pays moyen, des beaux horizons d'Ardennes, avec leurs longues vallées, pleins de bois noirs et de colorations sombres. A ce point de vue, il est peu de pays qui vaillent Houffalize, situé à 15 kilomètres à peine du Circuit ; Saint-Hubert, au milieu des bois célèbres où le saint fameux vit apparaître le cerf mystique; Neufchâteau et Habay-la-Neuve, au milieu de la grande forêt d'Anlier. C'est par ces calmes et paisibles villages que s'en vint la course et que les monstres passèrent à 160 à l'heure, car on y vit des vitesses fantastiques, et c'est bien certainement l'épreuve où l'on assista à la plus terrible orgie de vitesse qu'on ait jamais vue encore. Il y avait là-bas, en effet, les voitures les plus rapides du monde, sans aucun conteste. Tout d'abord le monstre des 170 à l'heure de Rigolly, la longue et terrible machine aux quatre cylindres dans lesquels huit pistons explosent sous une compression infernale, véritable cratère sans cesse en travail et qui emporte un homme à une vitesse qui, si elle pouvait se soutenir, mettrait Paris à cinq heures de Marseille et Berlin à huit heures de Paris ! Il y avait l'engin de Baras dont le moteur tourne avec une rapidité foudroyante et déconcertante, véritable turbine de feu et de force et qui n'est qu'à quelques kilomètres à l'heure de celui de Rigolly. Il y avait les voitures de Le Blon, Fournier, qui devaient accomplir dans le Circuit l'exploit le plus extraordinaire qu'on puisse rêver, 120 kilomètres en une heure, neuf minutes, 120 kilomètres où descentes, montées, tournants, villages à traverser font sans cesse ralentir la machine, et qu'ils couvrirent pourtant à une vitesse de plus de 104 kil. 500 à l'heure. Qui ne se rappelle le fameux 104 à l'heure de Jénatzy, la première et inoubliable impression de vitesse que nous eûmes tous, la prestigieuse torpille de la Jamais-Contente glissant sur la route plate et droite d'Achères, le tourbillon qui passe et qui nous arrache un cri d'étonnement, de stupéfaction et

Autour du pesage.
MM. Clément, Emile Mors et Henry Fournier consultent l'itinéraire du Circuit des Ardennes.

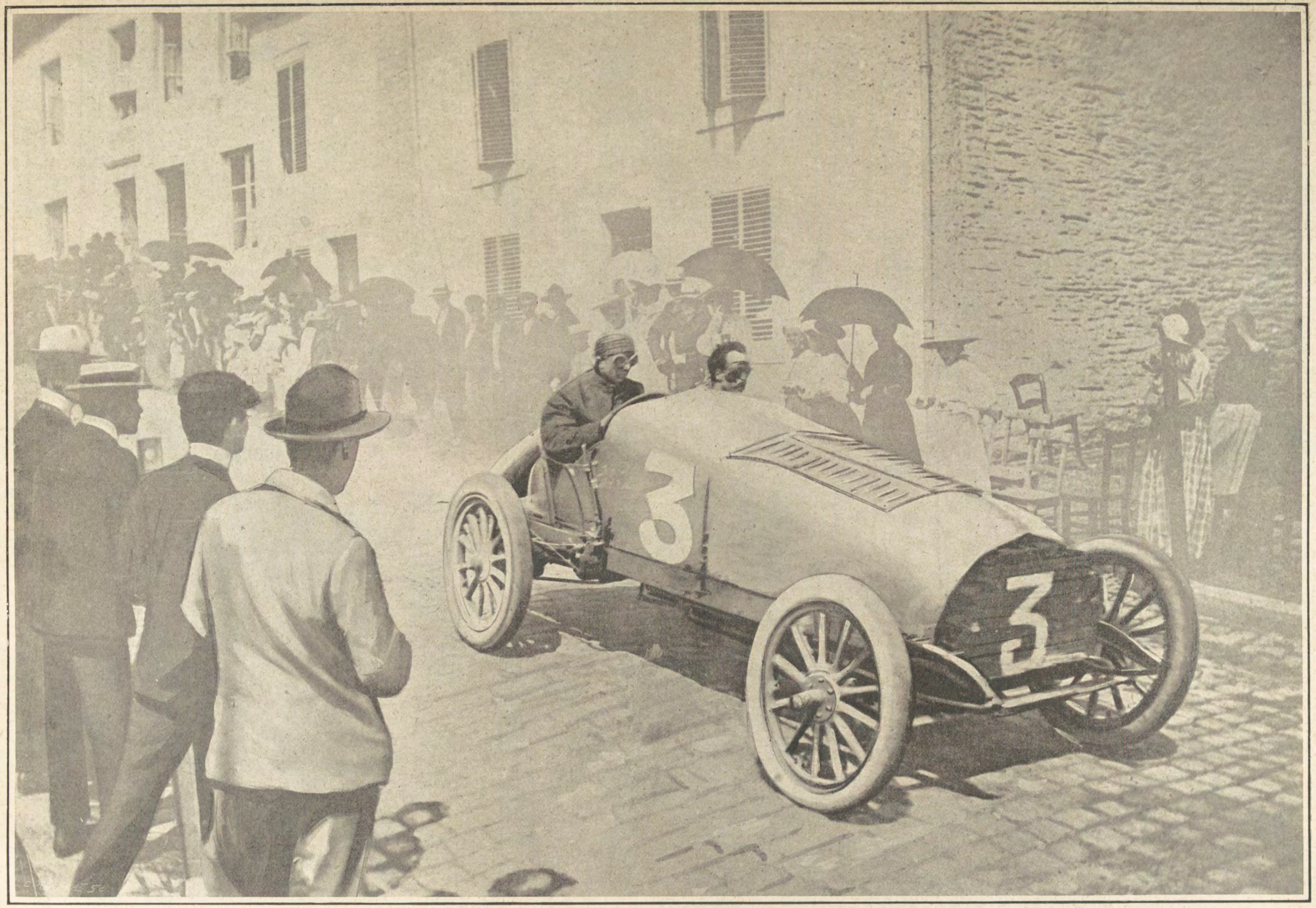


Kuhling,
premier du classement général et vainqueur de la catégorie motocyclettes de moins de 50 kilos, couvrant les 240 kilomètres de parcours en 3 h. 46 m. 6 s. 4/5.



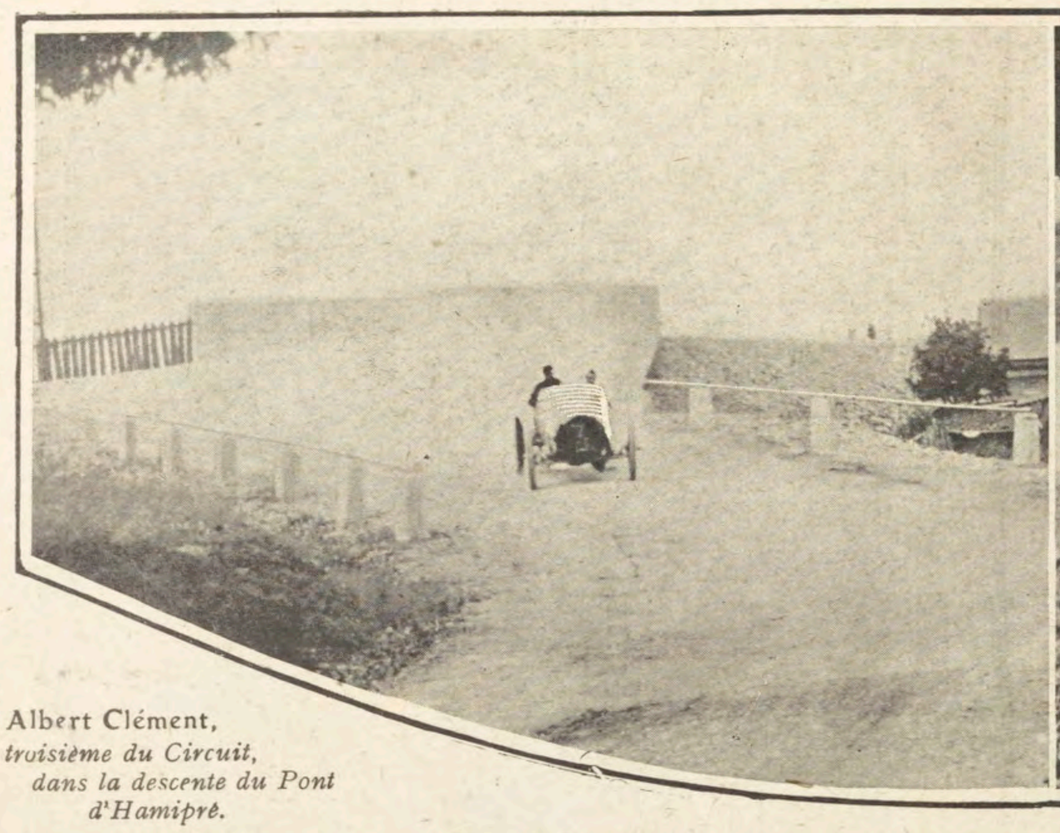
L'arrivée de Kuhling,
gagnant de la course de motocyclettes, au contrôle d'Arlon, point terminus de l'épreuve.

Tavenaux,
vainqueur de la catégorie motocyclettes de plus de 50 kilos, couvrant les 240 kilomètres du parcours en 3 h. 50 m. 51 s. 3/5.

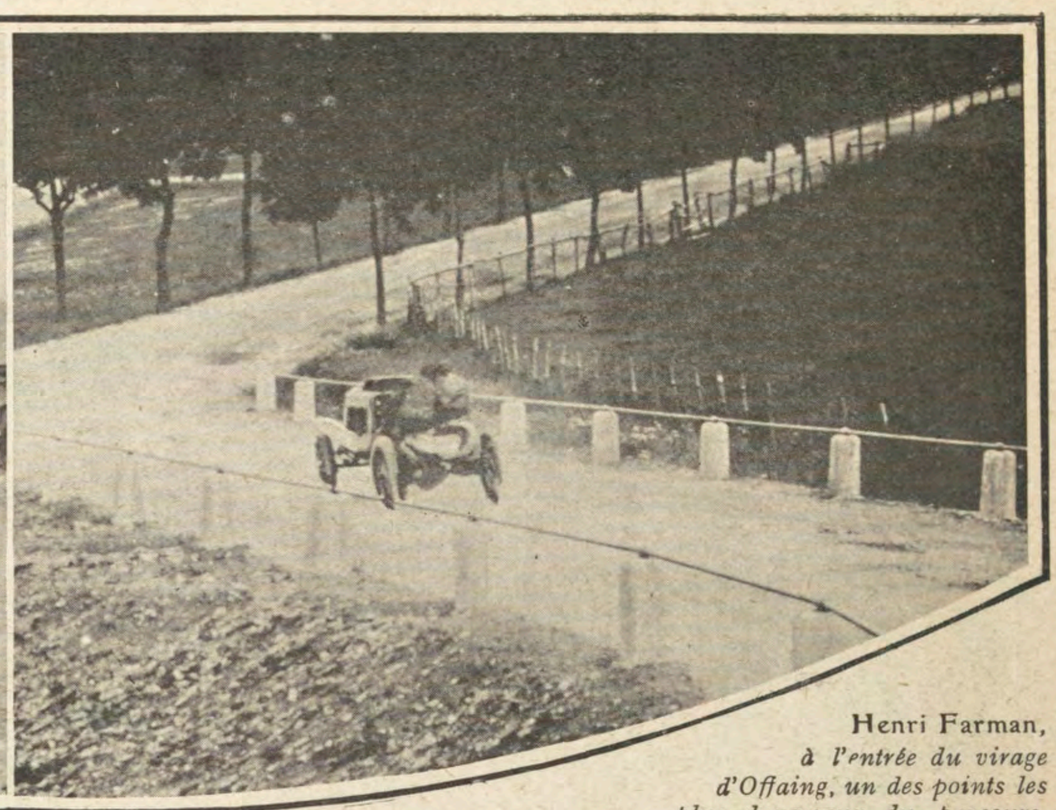


ALBERT CLÉMENT AU VIRAGE DE NEUFCHATEAU.

Albert Clément, le plus jeune des concurrents en présence, et la révélation de l'année comme conducteur, s'est classé troisième du Circuit des Ardennes, à 3 m. 56 s. seulement du vainqueur, sur sa voiture Bayard Clément, *celle des voitures concurrentes dont le moteur était de beaucoup le plus faible. Elle était munie de pneumatiques* Michelin *et du radiateur* Loyal. *Sur une voiturette de la même marque, A. Clément avait gagné, la veille, à Arlon, la course de voiturettes disputée sur 240 kilomètres.*

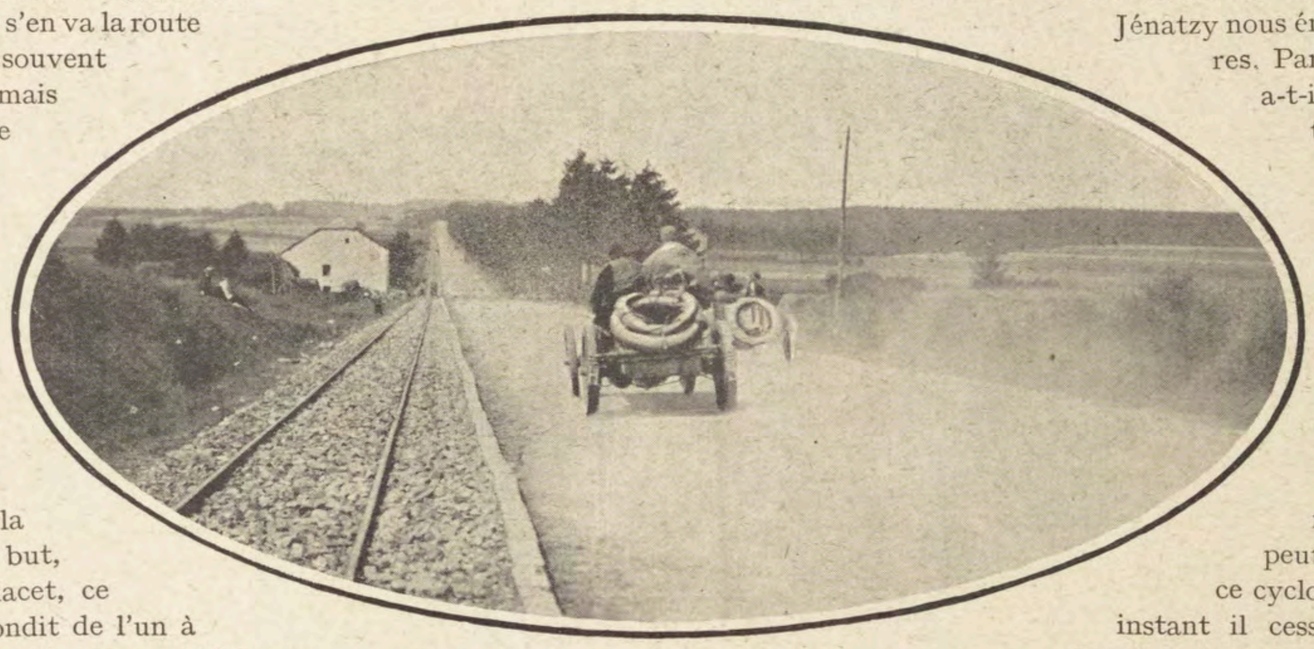


Albert Clément,
troisième du Circuit, dans la descente du Pont d'Hamipré.



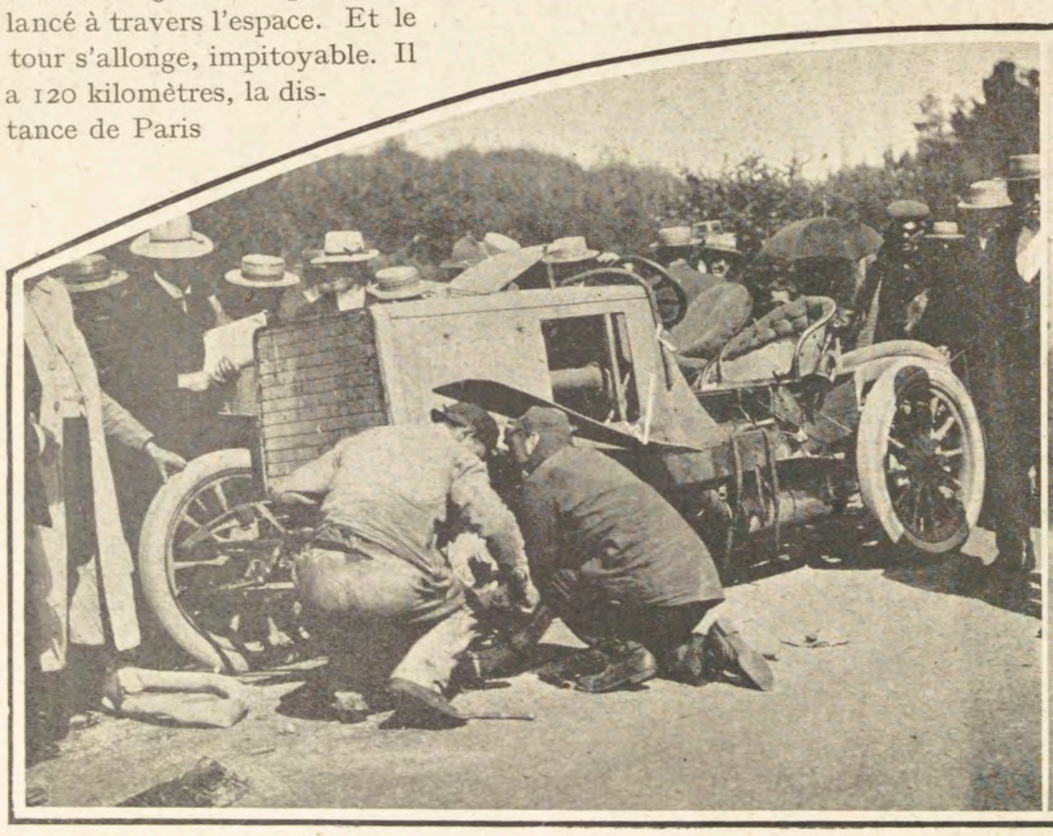
Henri Farman,
à l'entrée du virage d'Offaing, un des points les plus dangereux du parcours.

d'admiration ? Cette fois, nous sommes à Bastogne, dans ce petit village d'Ardennes que tous les chauffeurs connaissent aujourd'hui. Là-bas, au fond, s'en va la route de Champlon. Je l'ai faite souvent déjà. Elle est belle et large, mais déjà coupée d'une longue descente en lacets. Et l'on repart, et l'on vire à gauche sur Saint-Hubert, et les lacets commencent déjà qui vont en s'accentuant, et qui iront s'accentuant sans cesse jusqu'à Habay-la-Neuve. Ce n'est plus la route large et droite où l'on s'en va confiant dans la force qui vous porte droit au but, inexorable et sûr, c'est le lacet, ce sont les tournants où l'on bondit de l'un à l'autre sans trop savoir souvent comment l'on sortira de la courbe où la force centrifuge, impitoyable vous entraîne et vous broie. L'homme et la machine bondissent de l'un à l'autre, dans un démarrage perpétuel, dans une suite de bonds foudroyants et d'arrêts où les freins grondent pour maîtriser cette tempête, pour modérer cet obus lancé à travers l'espace. Et le tour s'allonge, impitoyable. Il a 120 kilomètres, la distance de Paris à Rouen, et, pourtant, lorsqu'ils l'auront terminé, l'homme et son engin auront atteint au total la prodigieuse vitesse dont Jénatzy nous émerveilla sur la route d'Achères. Par quelles effroyables descentes a-t-il donc passé, et à quelle vitesse, comme un vent de colère et de folie, s'est-il abattu sur la plaine, bondissant d'horizon en horizon, et par quel prodige cet homme calme et timide, ce modeste, presque d'allure gênée et peureuse, à tête de Christ rêveur et humanitaire, à voix de femme, douce et harmonieuse, peut-il déchaîner cette tempête, ce cyclone qui l'emporte, sans qu'un instant il cesse de le dominer et de le dompter ?



La lutte sur la route.
A la fin du troisième tour, Albert Clément passe Heath entre Martelange et Bastogne.

Certes, il est d'étranges contrastes, mais il en est peu d'aussi philosophiques et d'aussi sensibles que ceux-ci, car ce que l'on dit de l'un est vrai de tous, et il est certain que le jeune Clément, cet enfant encore, qui par deux fois vient d'émerveiller le monde sportif, par son calme, son courage, et sa volonté froide et réfléchie, est bien l'un des produits les plus bizarres et les

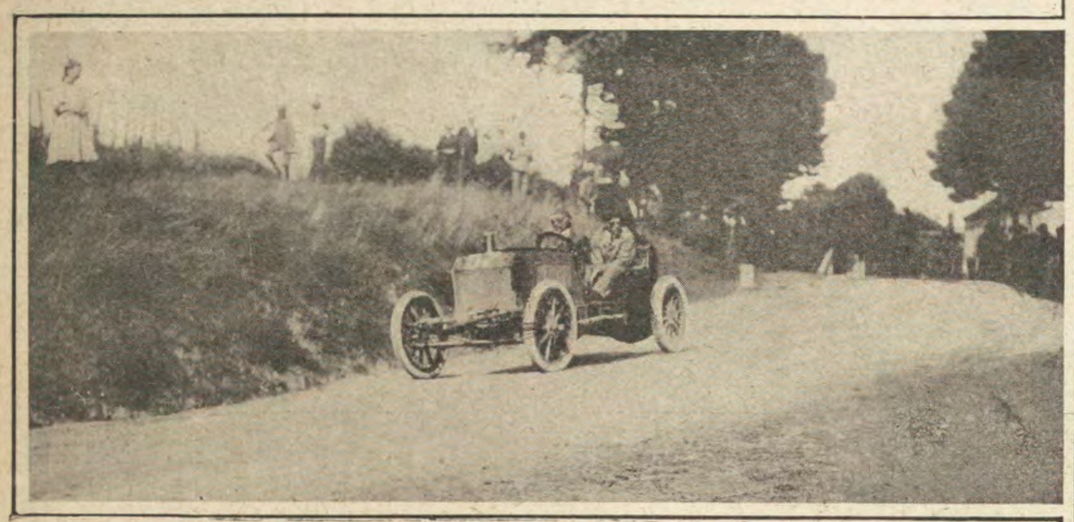


La fâcheuse panne.
Henri Farman arrêté un peu après Offaing par suite d'une crevaison de pneu, répare sur le bord de la route.

Un ravitaillement.
Différents postes de ravitaillement étaient installés sur le parcours de la course par les soins des différentes maisons engagées.

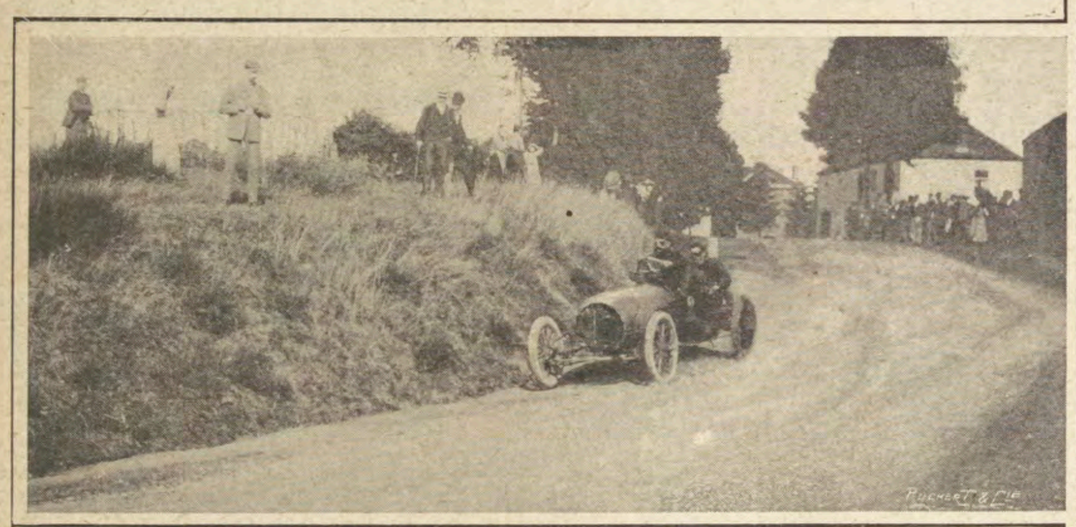
plus rares de notre singulière civilisation moderne. Il n'y a d'ailleurs plus qu'en automobile et en courses de chevaux, dans tous les sports où seul le résultat parle et compte, où nulle autorité, si ancienne qu'elle soit, ne prévaut contre le prestige d'une victoire nouvelle, qu'on peut voir ces révélations de caractère et d'énergie soudaines.

C'est donc bien là, en dehors du spectacle qui est splendide, en dehors de l'éducation de la mécanique pour laquelle la course est nécessaire, l'une des plus merveilleuses, des plus indispensables écoles de volonté et d'énergie, l'une de celles que rien ne saurait remplacer, et que rien, en effet, ne remplacera.



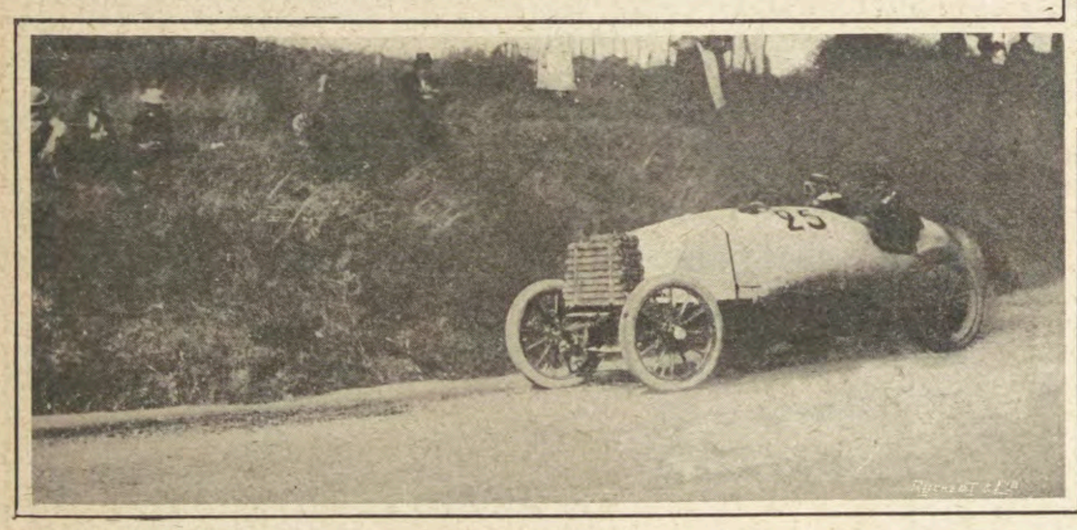
A Offaing. Le virage de Mark-Mayhew.

Il est inutile de revenir aujourd'hui sur les résultats acquis de cette course qui fut bien l'une des plus émouvantes. Dans Bastogne, ce village d'ordinaire si paisible, étaient entassées deux à trois mille personnes qui toutes vibraient à chaque passage des coureurs venant là-bas de



A Offaing. Le virage de Guders.

l'inconnu pour s'y replonger à nouveau. Du haut de la grande côte qui domine Bastogne du côté de Martelange, on les voyait tomber sur nous, dégringolant sur la route blanche comme une goutte d'eau coulant le long d'un toit. La lunette aux yeux, on fixait un instant le point noir qui



A Offaing. Le virage de Gabriel.

La sortie d'Offaing. Le virage de Salleron.

s'en venait là-bas, et l'on disait : c'est Heath, c'est Farman, c'est Clément, c'est Le Blon, c'est Teste, c'est Rigolly. Ce petit point, visible à peine, c'est non seulement une volonté et une énergie qui passent, c'est encore un million ou plusieurs millions d'espoirs qui roulent. C'est l'in-

La sortie de Neufchâteau. Le virage de Henri Farman.

certitude de la roulette dont la bille va tomber ici ou là et que le joueur attend, anxieux et décomposant par avance les éléments d'une victoire que la réalité seule peut créer et faire comprendre.

La course a été des plus mouvementées et des plus intéressantes que l'on puisse voir. De tour en tour, la physionomie s'en est modifiée et

La sortie de Neufchâteau. Le virage d'Amblard.

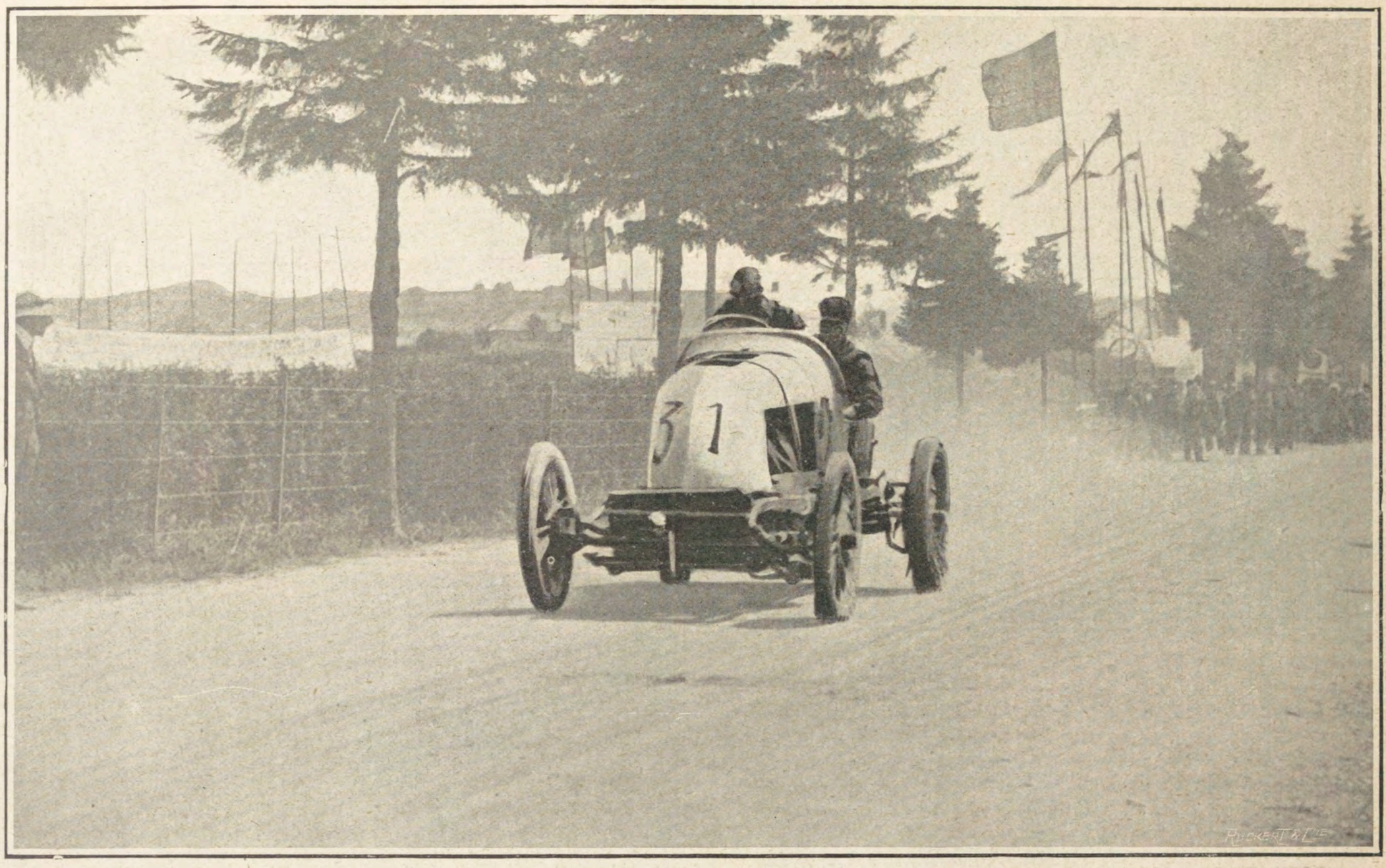
jusqu'au dernier moment la victoire est restée indécise d'une façon générale. Le vainqueur, Heath, parti avec le numéro 1, a mené d'un bout à l'autre et il n'a perdu le commandement que pendant quelques kilomètres ; dans le quatrième tour, il a été passé par Clément dans Neufchâteau, où il avait éclaté.

Assez lent au début, il a fort sagement mené sa course, augmentant progressivement l'allure pour finir en un rush foudroyant, qui lui a assuré la victoire, car de quatrième il est passé premier.

Au début, c'est Duray qui menait sur la grosse Darracq.

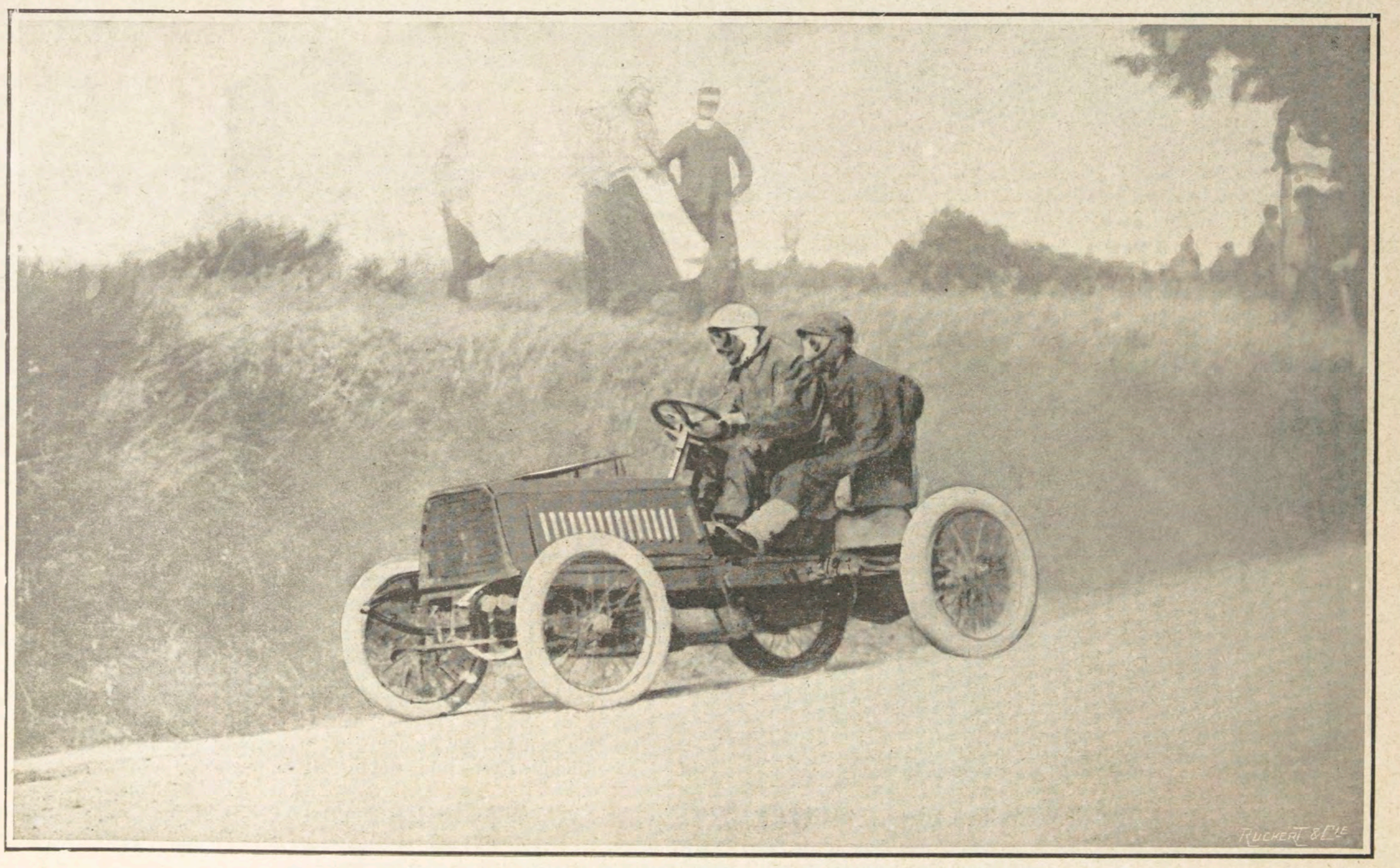
COMMENT LES CONCURRENTS PRENAIENT LEURS VIRAGES

Un des spectacles les plus curieux de la course fut, sans contredit, la façon dont les concurrents prenaient les virages, quelques-uns à 90 à l'heure. Aussi les abords des tournants les plus dangereux étaient-ils garnis de spectateurs venus là pour chercher l'émotion.



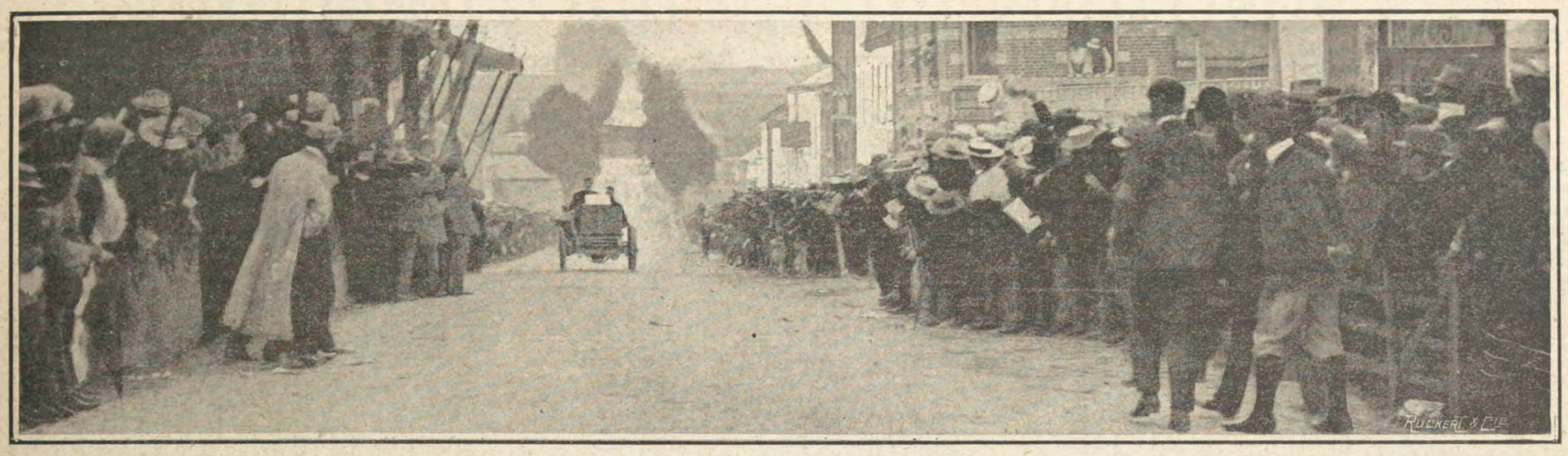
Après Bastogne. Le passage de Le Blon en vitesse.

Le Blon, après avoir couvert le kilomètre en 25 s. 1/5 à Ostende, bat au Circuit des Ardennes le record du tour, 120 kilomètres en 1 h. 9 m., soit 104 kil. 500 de moyenne, sur sa voiture Hotchkiss, *munie de pneumatiques* Michelin, *radiateur* Loyal.



De la Touloubre au virage d'Offaing.

Conducteur adroit et courageux, de la Touloubre s'est adjugé la première place de la catégorie des voitures légères, sur sa voiture légère Darracq, *munie de pneumatiques* Michelin, *et du refroidisseur cloisonné* Grouvelle *et* Arquembourg. *De la Touloubre a couvert les 600 kilomètres du parcours en 7 h. 48 m. 59 s.*



Le contrôle d'arrivée à Bastogne. — L'arrivée de Heath, vainqueur du troisième Circuit des Ardennes.
C'est au milieu d'un enthousiasme indescriptible que Heath termine premier son cinquième tour, s'adjugeant ainsi la première place du troisième Circuit des Ardennes.

Au second tour, Henri Farman le passait et menait devant lui; au troisième tour, Heath prenait la tête à son tour, devant Clément, et Le Blon, au milieu du tour, à Neufchâteau, était en tête. Mais il éclatait et, à la fin du quatrième tour, Teste était le meilleur, suivi de Clément. Rigolly venait un peu derrière avec Le Blon, retardé à chaque tour par des crevaisons, mais Heath faisait un dernier tour terrible et prenait la tête, battant Teste sur le poteau, car Teste, éclatant en haut de la côte de l'arrivée, finissait sur la jante et n'était battu que d'une minute.

Clément finissait troisième, suivi de Rigolly, Le Blon, Farman et Duray, très groupés.

Farman et Gabriel ont été plus que guignards. La Napier de Mark Mayhew se classe en tête des marques étrangères, battant de peu la Fiat et la Wolseley. Darracq enfin gagne en voitures légères, avec de la Touloubre, l'excellent capitaine " Tant que ça peut ", encore un sportsman dans l'âme, qui trouve enfin lui aussi le succès qui lui était dû.

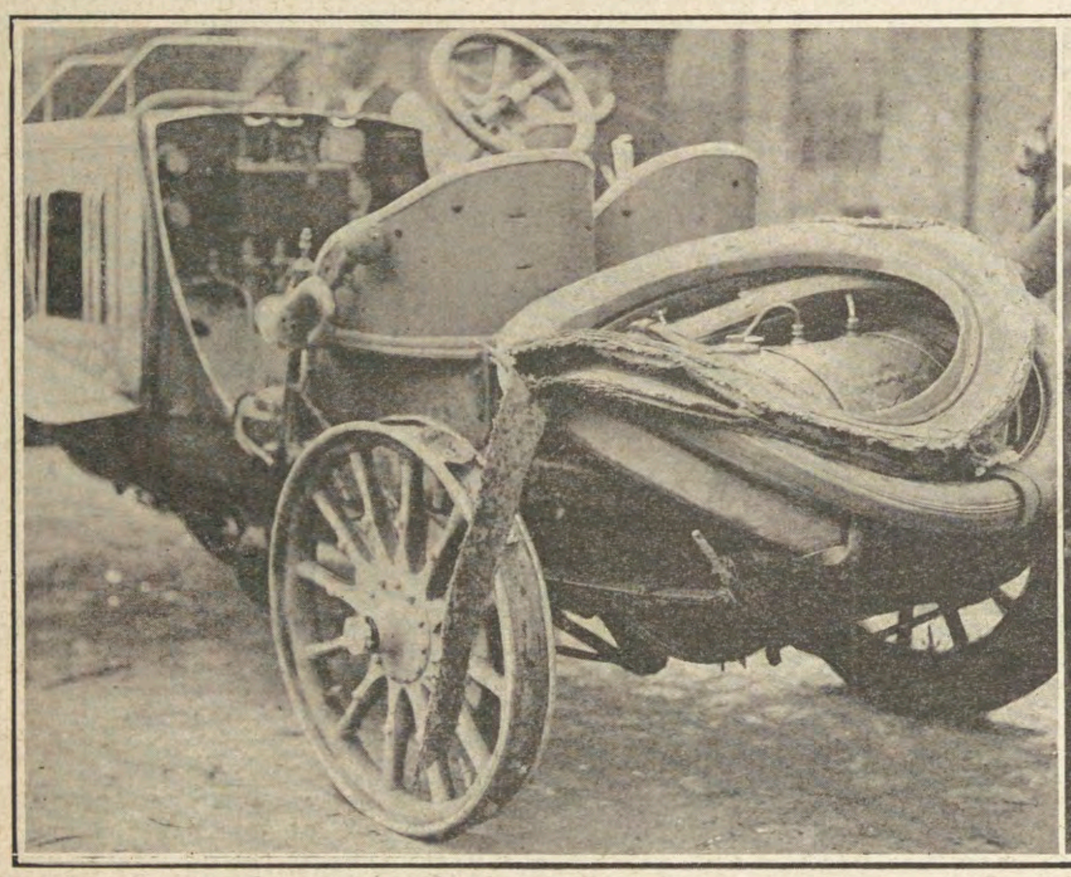
Ainsi se passa la journée, dans un continuel flux et reflux d'espérances et de désespoirs. Tour à tour, Duray, Farman, Heath, Teste, puis Heath encore, passèrent en tête devant nous. A un autre point de la course, ce furent Duray, Rigolly, Clément, Le Blon, qui donnèrent à leurs partisans l'impression, d'ailleurs illusoire, que le jour venait enfin pour eux de la grande victoire. Elle vint enfin pour Heath, pour ce persévérant et ce volontaire qui la poursuit sans interruption depuis 1898.

Le baron Pierre de Crawhez,
créateur et organisateur du Circuit des Ardennes Belges, qu'il gagna d'ailleurs l'an dernier, converse avec le bourgmestre de Bastogne.

Et le Circuit fut couru, et nous en revînmes avec, au fond du cerveau, et dans les yeux, l'impression d'avoir assisté à quelque chose de grand, à l'une des plus belles manifestations de volonté et d'énergie, c'est-à-dire de ce qu'il y a au fond de meilleur dans l'humanité.

Il ne serait pas juste de terminer cet article consacré au Circuit des Ardennes, sans dire un mot de la course du dimanche, réservée aux motocyclettes et aux voiturettes. Ces légers engins avaient à couvrir un parcours de 48 kilomètres, fait cinq fois, soit 240 kilomètres, toujours sans arrêt, aux environs d'Arlon. C'est l'industrie belge qui a pris les premières places dans chacune des catégories de motocyclettes, avec Kuhling et Tavenaux, tandis que le jeune Clément préludait à sa belle course du lendemain en se classant premier des voiturettes.

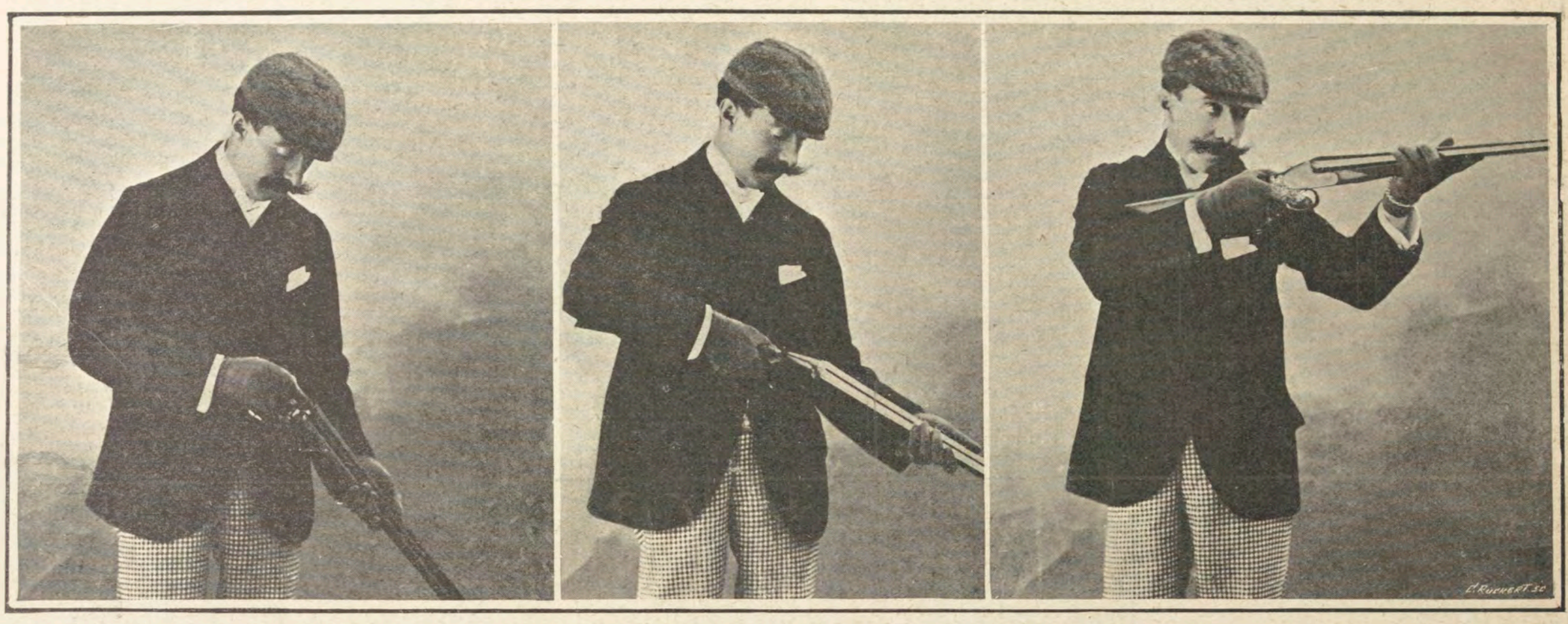
GEORGES PRADE.



La voiture de Teste à l'arrivée.
Victime d'une crevaison de pneumatiques, à quelques kilomètres de l'arrivée, Teste roula sur la jante jusqu'à Bastogne et ne perdit la victoire que d'une minute derrière son compagnon d'écurie.

Le benjamin des concurrents.
Albert Clément, après avoir fait ses débuts dans les éliminatoires françaises, où il se classa sixième, vient de se ranger parmi nos plus adroits et meilleurs conducteurs, en remportant la troisième place du Circuit des Ardennes.

LES POSITIONS DU TIREUR AUX PIGEONS



Avec la main gauche, le tireur tient le fusil penché vers la terre, la crosse étant complètement basculée, il insère les cartouches dans les chambres.

La main droite relève la crosse; avec le pouce, le tireur ouvre le cran d'arrêt, la main gauche tenant toujours les canons penchés vers la terre.

Le tireur relève l'arme, fait quelques légers mouvements du bras droit, de manière à lever et abaisser à plusieurs reprises la crosse, avant de l'encastrer solidement à l'épaule.

Les premiers coups de fusil de la saison balnéaire viennent d'être tirés sur nos côtes de la Manche et de l'Océan, en attendant le grand Concours de Spa.

Pour se donner l'illusion de pratiquer leur sport favori, un grand nombre de chasseurs consacrent leurs loisirs forcés, du commencement de février à la fin d'août, au tir sur pigeons vivants ou d'argile.

Nous avons demandé à M. Charles-Edouard Geynet, toujours classé aux grandes épreuves du Fusil de Chasse de bien vouloir exécuter devant le photographe de la Vie au Grand Air *les poses nécessitées pour le tir aux pigeons.*

* * *

Les poses du tireur aux pigeons, que ce soit sur pigeons vivants ou d'argile, sont invariables, et ces poses sont de plus celles que doivent observer en battues les chasseurs.

Seule, la conformation corporelle du tireur peut exiger certaines différences au moment des mouvements nécessités par le chargement de l'arme, l'épaulement, le tir et l'expulsion des cartouches. Ces différences sont fort peu sensibles, la prudence aussi bien pour le tireur lui-même que pour les voisins ou les gens préposés au tir ou aux battues exigeant le même calme et la même précision dans les mouvements.

Tous les grands tireurs sur pigeons, comme tous les grands fusils à la chasse, ont à peu près la même façon de se tenir, d'épauler, de tirer.

Les grands tireurs étrangers eux-mêmes emploient ces poses qui devraient être observées par tous les chasseurs sans exception. Il est vrai que cela ne s'acquiert pas du jour au lendemain, c'est pourquoi les photographies qui accompagnent cet article peuvent utilement servir à acquérir cette souplesse, cette précision si nécessaires au chasseur pour ne pas avoir l'humiliation de rentrer bredouille, ou d'être classé le dernier au tableau d'une battue.

Depuis huit ou dix ans, des progrès énormes ont été réalisés, relativement à la manière dont le tir de chasse est exécuté par le plus grand nombre des disciples de saint Hubert.

Pour les vieux habitués du tir aux pigeons, pour les vieux chasseurs, ainsi que pour un observateur philosophe, rien n'est amusant comme d'observer la façon dont un tireur se présente au moment de prendre place sur le tapis du pas-de-tir, ou la manière dont il se tient quand une battue va commencer.

Si tant de cultivateurs, même de braconniers, ont une réputation de tireurs, cette réputation est bien souvent usurpée. Les uns et les autres connaissent dans la perfection les endroits où le gibier est remisé ; bien souvent même, ils peuvent dire, à quatre ou cinq mètres près, à quelle partie de la luzerne, du champ de betteraves, ou dans quel fourré du bois est le gibier. Mais, que cultivateurs ou braconniers soient surpris par le départ imprévu de telle pièce, il est bien probable qu'ils rateront honteusement leur coup. Il est vrai qu'ils ont collets, filets, etc., pour se consoler. Dans ce cas si fréquent, la chose est de la compétence de la Société Centrale des Chasseurs et du Saint-Hubert Club de France.

Si les beaux tireurs au fusil de chasse deviennent de plus en plus nombreux, en France, il est nécessaire de leur procurer les moyens d'exercer leurs talents, et pour cela de protéger le gibier, d'aider au repeuplement de nos bois et de nos plaines ; n'oublions pas que le budget total de la chasse monte annuellement à 60.000.000 (soixante millions !) et que le tir aux pigeons, tel qu'il est pratiqué, doit monter à près de 2.000.000 de frais divers.

GUSTAVE VOULQUIN.

La crosse bien liée à l'épaule, le tireur est prêt à tirer, On remarquera que le bras et la main gauche n'ont presque pas bougé depuis la première position.

Le tireur fait basculer la crosse pour expulser les cartouches. Le bout des canons est penché vers la terre.

Le tireur souffle dans l'intérieur des canons pour en expulser ce qui pourrait y rester de fumée. (Après chaque coup, ces positions doivent être les mêmes.)

Le Circuit du Vignemale

Il vient de se passer dans les Pyrénées, à Cauterets, un événement digne de figurer en bonne place dans les annales sportives. L'idée d'organiser une course de guides et de touristes en pleine montagne, de lancer des hommes chaussés d'espadrilles et armés de bâtons au milieu des crevasses béantes à la conquête du plus haut pic des Pyrénées françaises, dont l'ascension exige d'ordinaire 14 ou 18 heures et le concours de compagnons expérimentés et braves, constitue une audacieuse innovation.

J.-M. Bordenave, 1er — D. Bordenave, 2e — B. Labasse, 3e — A. Catala, 4e

Les quatre vainqueurs de la catégorie des guides.

Il n'est pas nécessaire d'avoir longtemps pratiqué la montagne pour comprendre les dangers d'un raid accompli sur un terrain varié qui exige avant tout pour être dompté la lenteur sage et la prudence avisée. Le programme consistait à parcourir la distance de Cauterets à Cauterets (935 m.) en atteignant la cime du Grand Vignemale (3.298 m.) et en franchissant au col de Labasse la cote (2.910 m.), ce qui représenterait en plat la distance de 52 à 54 kilomètres. La moitié du parcours s'effectuait sur de mauvais chemins muletiers, l'autre moitié sur des glaciers.

Trois catégories de coureurs s'étaient mis en ligne. Tous, sans exception, se sont vaillamment comportés et les nombreux médecins échelonnés aux contrôles n'ont pas eu l'occasion d'intervenir, sinon pour constater l'excellent état des concurrents.

A 4 h. 12 du matin, le départ était donné aux amateurs qui avaient envoyé à Cauterets la fine fleur de leurs champions. A 5 h. 02, les guides s'élançaient à leur tour, ainsi que les bergers, chasseurs, porteurs libres et rabatteurs. On conçoit sans peine l'originalité du spectacle, où les vestes bleues de Cauterets voisinaient avec les vestes brunes de Gavarnie, les gilets rouges de Luchon. Au contrôle d'Ossoue (2.785), le premier des amateurs, M. Sallenave, signait à 7 h. 20; le premier des guides, Antoine Catala, de Saint-Sauveur, signait à 7 h. 32, suivi à 7 h. 35 par Dominique et J.-M. Bordenave, de Cauterets. Les guides, désormais, s'assuraient l'avance. A 7 h. 45, Catala et Bordenave abordaient, à la base de la muraille du Petit Vignemale, le grand glacier d'Ossoue. Une glissade malheureuse de Bordenave permettait à Catala de signer le premier au contrôle du sommet, à 8 h. 35, avec 4 minutes d'avance, accomplissant le parcours dans le temps prodigieux de 3 h. 33, au lieu de 7 h. 30, temps normal. Le premier des amateurs, M. Sallenave, signait à 9 h. 12, et le premier des bergers, Bégarie, à 8 h. 55.

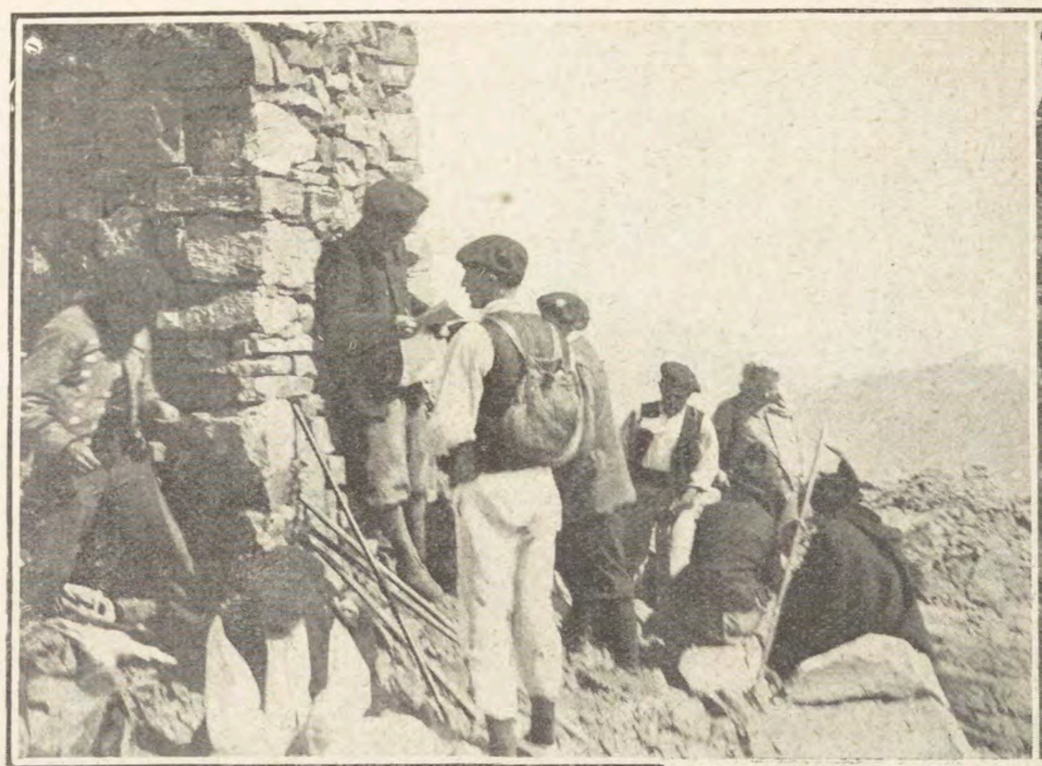
En quelques minutes de glissades, les concurrents descendaient le glacier, et attaquaient la longue et pénible escalade du col de Labasse où Dominique Bordenave signait à 9 h. 20, J.-M. Bordenave à 9 h. 25, Catala à 9 h. 27, Labasse à 9 h. 41, Lapeyre et Bégarie à 10 h. 05, M. Sallenave à 10 h. 06, M. Latapie à 10 h. 15.

Devant le refuge du Club Alpin.
Après avoir passé la nuit au refuge, les contrôleurs se mettent en route pour jalonner la route au moyen de drapeaux. Au milieu, le célèbre Célestin Passet, de Gavarnie.

Le tracé de la route.
Deux contrôleurs, le comte de Laborde et notre collaborateur Henry Spont, jalonnent l'arête du Petit Vignemale, sous la conduite du guide Paul Batau.

Au glacier d'Ossoue.
Le tracé de l'itinéraire.

La lutte entrait maintenant dans une troisième phase et, à partir du lac d'Estom, devenait une véritable course à pied, le long de l'interminable vallée de Lutour. Il faut admirer le courage de ces hommes capables, après une ascension de 3.298 mètres, de galoper à travers les éboulis et les fondrières sans que du premier au dernier le moindre faux pas n'ait pu arrêter ni suspendre un instant leur élan fou. Les derniers lacets de la Raillère étaient dégringolés en trombe et les deux Bordenave, assurés désormais du retard de leur redoutable adversaire Catala, arrivaient, la main dans la main, sautant comme des cabris, à 11 h. 03, devant le contrôle encore désert, au moment même où le Dr Meillon, l'actif organisateur de l'épreuve, tranquillement installé dans son bureau, se préparait à déjeuner, avant d'aller assister à l'arrivée escomptée pour une heure! Labasse, de Cauterets, signait à 11 h. 22. Catala, de Saint-Sauveur, cruellement blessé par une pierre reçue dans les reins, signait à 11 h. 29,



Au sommet de la Pique-Longue (3.298 mètres).

M. Le Boudidier, le très actif secrétaire général des fédérations pyrénéistes guette, la feuille de contrôle à la main, l'arrivée des coureurs.

Le docteur Dupin, entouré des contrôleurs. Au premier plan, tournant le dos, le comte de Laborde.

devançant de 16 minutes les deux champions de Gavarnie, Germain Castagné et Jean Trescazes. Quatre chasseurs se classaient ensuite : Lapeyre, Bégarie, Péret et Lagarde, et le premier des amateurs, M. Henri Sallenave, se classait le treizième du classement général à 12 h. 18. Enfin, à 3 h. 15, le quarante-deuxième concurrent apposait d'une main ferme sa signature sur le registre, ayant fourni le joli temps de 11 h. 03.

Les expériences faites sur les concurrents par M. le Dr Tissié, l'actif président de la Ligue girondine d'éducation physique, ont donné des résultats surprenants qui feront l'objet d'une communication à l'Académie des Sciences. Tous, sans exception, ont été trouvés en parfait état de santé.

Voici quel était l'horaire prévu :

Hourquette d'Ossoue, 10 h. 30. — Sommet du Vignemale, 12 heures. — Col de Labasse, 1 h. 30. — Cauterets, 3 h. 30.

Et voici quel fut l'horaire réel des premiers :

Hourquette d'Ossoue, 7 h. 32 (Catala). — Sommet du Vignemale, 8 h. 35 (Catala). — Col de Labasse, 9 h. 20 (Dominique Bordenave). — Cauterets, 11 h. 03 (Dominique et J.-M. Bordenave).

Enfin, à 3 h. 15, avant l'heure présumée pour l'arrivée du premier, le quarante-deuxième avait signé !

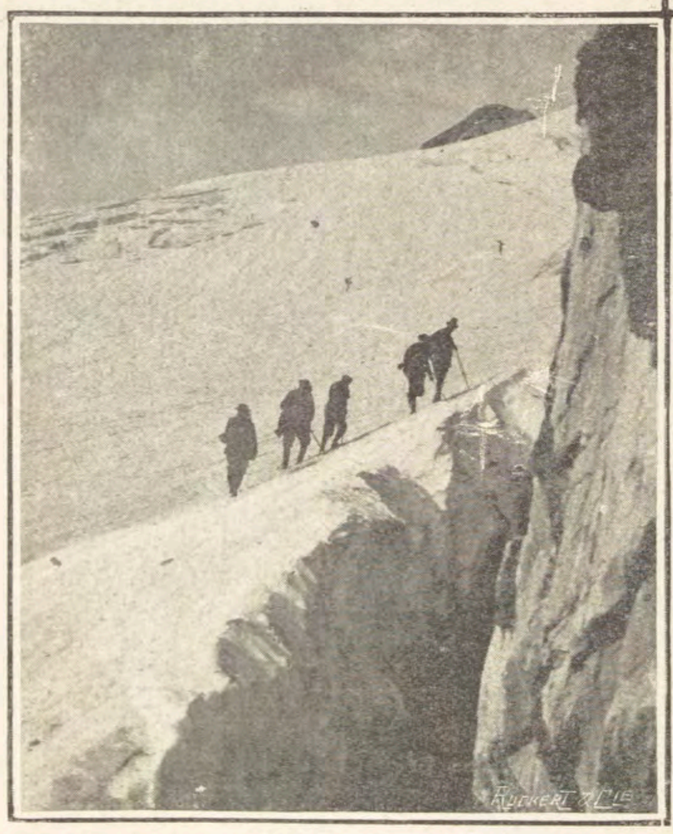
Ces chiffres fantastiques se passent de commentaires. Ils prouvent l'endurance, la vitesse et le courage des guides et des touristes pyrénéens si injustement décriés. Le succès, qui a dépassé les prévisions les plus optimistes des organisateurs et qui fut solennellement consacré le soir même dans un grand banquet où le préfet des Hautes-Pyrénées, M. le sénateur Pédebidou, le maire de Cauterets, le Dr Meillon et le Dr Ph. Tissié ont pris successivement la parole, marque pour les Pyrénées le commencement d'une ère nouvelle.

La montagne conquise et célébrée par de tels hommes ne sera plus désormais un décor mélancolique et somptueux. Elle sera une réalité vivante, accessible et joyeuse. Secouées dans leur torpeur par l'exemple de Cauterets, les autres stations, Luchon, Gavarnie, Eaux-Bonnes, Bigorre, convieront l'an prochain les vainqueurs d'hier à lutter contre leurs champions locaux. Des épreuves plus longues, plus dures, où le port du sac sera obligatoire, donneront aux guides de 40 à 60 ans, aux routiers, l'occasion d'opposer leurs qualités d'endurance aux qualités de vitesse des jeunes et fins triomphateurs à veste bleue qui ont vaincu à la charge l'ancienne, légendaire et indéfectible pléiade de Gavarnie.

La gloire attachée à ces luttes pacifiques et violentes mènera peut-être vers les sentiers désertés des monts la foule des paysans loueurs d'ânes ou chanteurs de complaintes habitués à vivre de l'étranger, tournera vers les cimes les regards des adolescents précoces, rôdeurs d'alcôves douteuses ou piliers de baccaras. Une génération saine, consciente et justement fière de sa force se lèvera, la pique au poing.

C'est pourquoi la manifestation du 24 juillet nous apparaît si décisive. Elle dépasse la zone pyrénéenne où elle fut exécutée avec une telle maitrise, Cauterets où elle fut conçue ; elle mérite de rayonner, flamme petite mais droite, jusqu'à Paris, creuset de toutes les énergies éparses, toujours prêt à applaudir et à consacrer les formes diverses de l'activité humaine.

HENRY SPONT.



Les contrôleurs en route.

Ils se dirigent vers la Pique-Longue, moins vite que les coureurs, mais ils sont plus chargés.

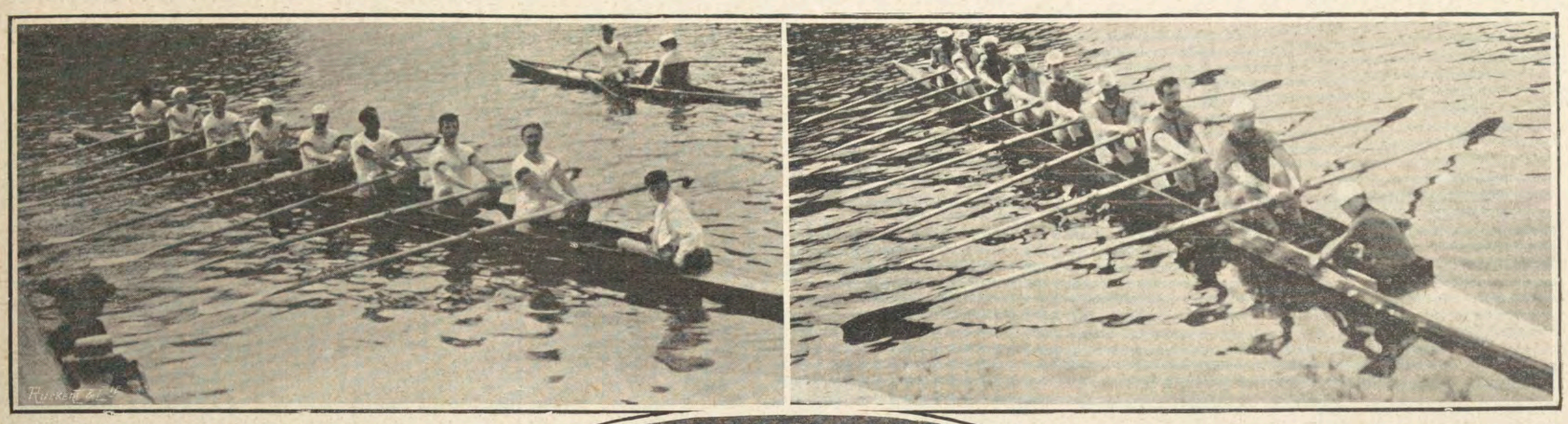
Au contrôle.

M. Henri Sallenave, le premier des amateurs, signe au contrôle du sommet qu'il a atteint en 5 heures, avec 2 minutes d'avance sur le second, M. Latapie.

Une délégation du Lavedan.

Au fond, le col de Labasse (2.910 mètres), que doivent franchir les coureurs avant de descendre à Cauterets.

AVIRON — BASSE-SEINE CONTRE ENCOURAGEMENT



L'équipe de la Société d'Encouragement, gagnante du match annuel à 8 de couple contre la Société de la Basse-Seine.

L'équipe de la Société de la Basse-Seine, deuxième du match annuel à 8 de couple.

Le match annuel à huit rameurs de couple a mis dimanche dernier aux prises, pour la cinquième fois, la Société d'Encouragement du Sport Nautique, avec la Société de la Basse-Seine. Ce match s'est disputé en Marne entre le pont de Neuilly et l'Ile d'Amour, au Perreux.

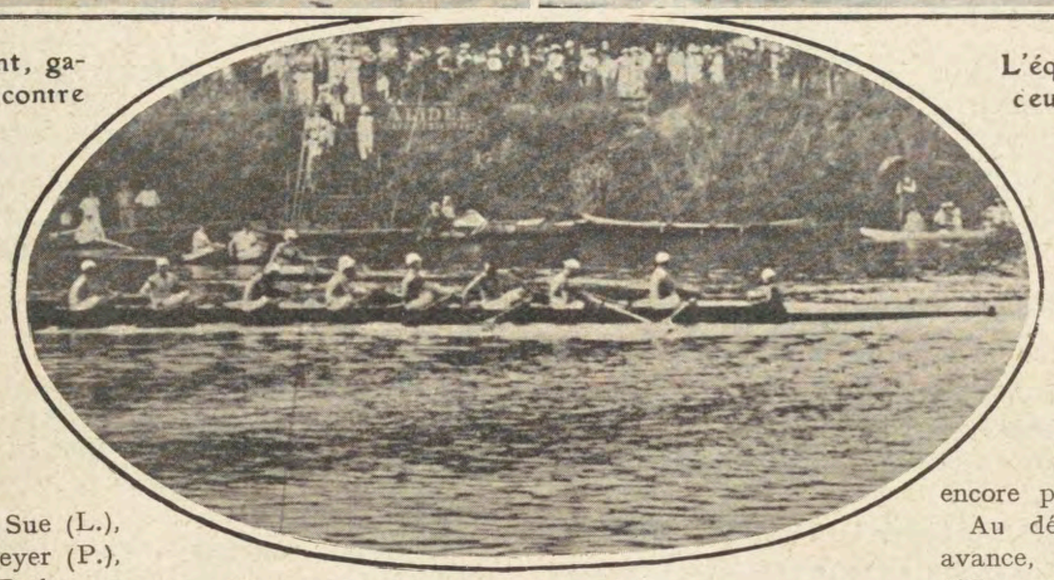
Voici quelle était la composition des deux équipes :

Société d'Encouragement :

1. Heinemeyer (F.), 2. Ragonot (E.), 3. Sue (L.), 4. Ducomet (L.), 5. Schemit (J.), 6. Meyer (P.), 7. Labelle (G.), 8. Meyer (A.). Barreur : Fath.

Société de la Basse-Seine :

1. Cerbelaud (G.), 2. Clayeux (F.), 3. Hénon (M.), 4. Jeanty (F.), 5. Hott (K.), 6. Bonnet (P.), 7. Doyen (L.), 8. Roche (G.). Barreur : Louis.



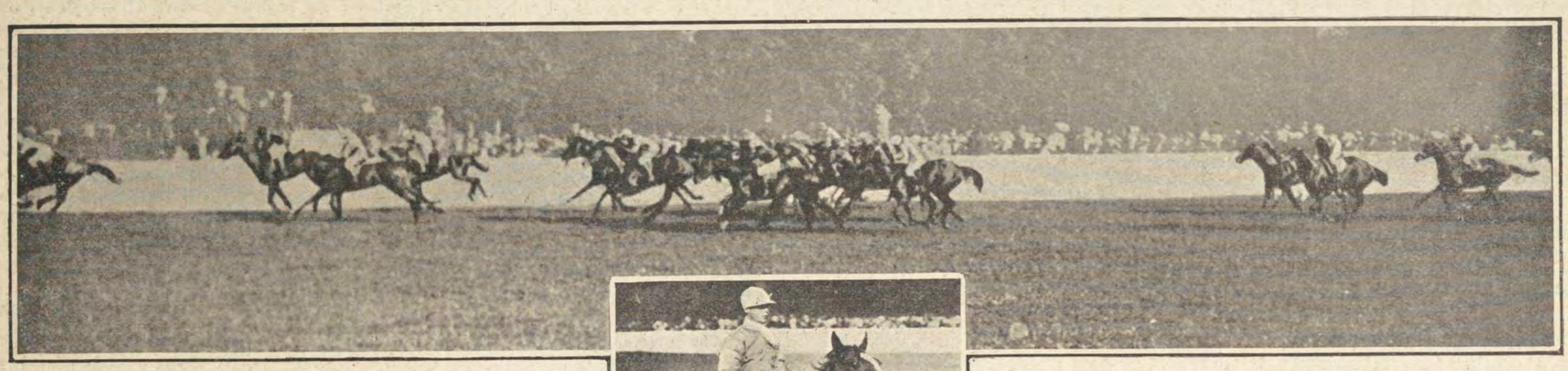
L'arrivée de l'équipe de la Société d'Encouragement du Sport Nautique, gagnante du match.

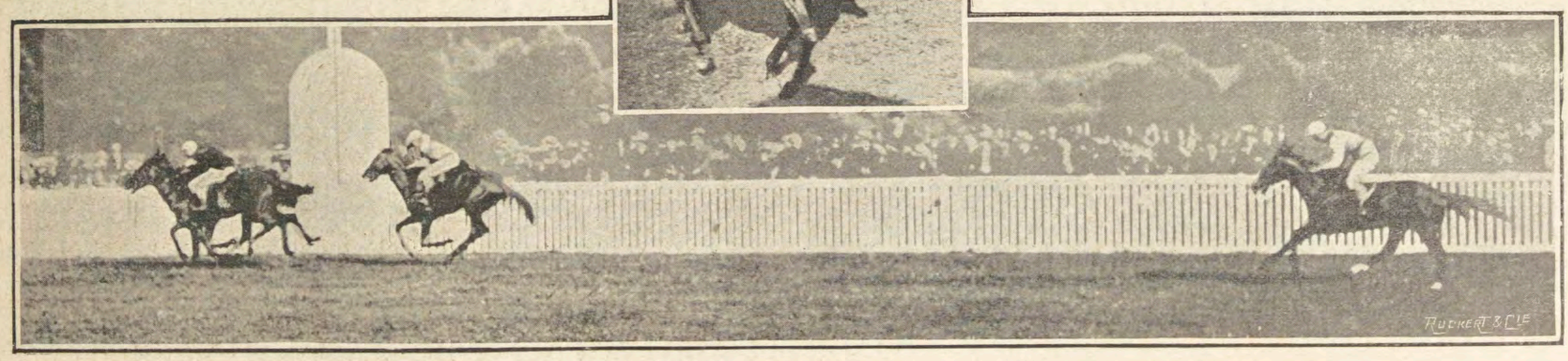
La taille totale des deux équipes était sensiblement la même : 13 m. 72 pour l'Encouragement et 13 m. 77 pour la Basse-Seine. Quant au poids, la Basse-Seine l'emportait sur l'Encouragement par 572 kilos contre 543 kilos. La Basse-Seine l'emportait encore par l'âge, 252 ans contre 217.

Au départ, la Basse-Seine prend une légère avance, mais au bout de 300 mètres, la Société d'Encouragement arrive à la hauteur de son adversaire, et après une belle lutte réussit à passer en tête.

E. M.

LE PRIX MONARQUE A MAISONS-LAFFITTE





Le Prix Ragotsky (Handicap.

ENCORE une nouvelle et très belle victoire à l'actif de la casaque orange : Gouvernant a triomphé dans le Prix Monarque, battant Turenne qui l'avait devancé dans le Grand Prix, Rataplan dont la très grande qualité est indéniable, et Presto II encore en très belle condition. Gouvernant s'est révélé sous un nouvel aspect, celui du lutteur. Avec un grand courage, lorsque Rataplan le menaça et même lui prit une encolure à 50 mètres du poteau, il répondit aux sollicitations de son jockey Stern.

FRANC-PICARD.

Gouvernant, à M. Ed. Blanc. | *Turenne*, à M. W.-K. Vanderbilt. | *Ginette*, par *Clairon et Picardia*, à M. *A. Prévos*; entraîneur, *D. Sloan*, gagnante du *Prix Ragotsky*. | *Presto II*, à M. G. Dreyfus. | *Rataplan*, au Cte L. de Moltke-Hvitfeldt.

L'arrivée du Prix Monarque (30.000 fr., en outre, 2.000 fr. à l'éleveur, — 2.000 m.).

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD OUEST*

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Nous enverrons à toute personne qui en fera la demande le Règlement du Raid Hippique International.

Des bulletins d'engagement sont à la disposition des sportsmen aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Le secrétaire du Comité d'organisation du Raid se tient à la disposition des concurrents tous les lundis, de 10 heures à 11 heures du matin, et les jeudis, de 4 heures à 5 heures, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*.

M. Guignot, secrétaire adjoint du Comité d'organisation du Raid Hippique, se tient à la disposition des concurrents aux bureaux de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 10, rue Porte-Dijeaux, à Bordeaux, où sont également reçus les engagements.

LES NOUVEAUX PRIX

Déjà, ainsi que nous l'avons annoncé, la Compagnie d'assurances sportives le *Lloyd anglo-français*, dont l'administrateur délégué est M. Jacques Dreyfus, a tenu à nous donner un encouragement en offrant une prime de **DEUX CENTS FRANCS** à l'éleveur du cheval qui enlèvera le titre de **CHAMPION DE LA ROUTE.**

Plusieurs industriels nous ont sollicités d'accepter l'un une selle, l'autre un harnachement, un troisième une paire de pneumatiques pour voitures, etc., etc. Tout en remerciant nos généreux correspondants, nous avons décliné ces offres. Notre Raid Hippique International étant une épreuve technique, nous tenons à lui conserver son caractère éminemment sportif, et n'accepterons que des prix en espèces à décerner suivant les intentions des donateurs, soit au premier pur sang ou demi-sang qui atteindra tel ou tel point du parcours, soit au premier concurrent qui atteindra telle ou telle ville, soit au premier classé issu d'un étalon de l'Etat, etc., etc.

Rappelons que le Prix d'honneur est de

CINQ MILLE FRANCS

plus 200 francs au naisseur du vainqueur ou à son défaut au Syndicat hippique de la région d'élevage qui a vu naître ledit vainqueur.

Les premiers prix de *chaque* section sont de

DEUX MILLE FRANCS

plus une prime de 100 francs dans les mêmes conditions que pour le Prix d'honneur.

Nous recevons la lettre suivante que nous insérons bien volontiers :

Angoulême, le 24 juillet 1904.

Monsieur,

J'ai reçu votre règlement et je trouve la plupart de ses clauses fort justes et fort bien comprises.

Vous dites que " si on impose aux concurrents de couvrir chaque jour 100 kilomètres, c'est transformer l'épreuve en autant de courses de 100 kilomètres qui répétées pendant une semaine deviennent autant de courses à la mort ".

Je suis absolument de votre avis sur ce point et vous me permettrez de vous féliciter d'avoir compris cela et surtout de l'avoir aussi nettement énoncé.

Votre épreuve — qui, je l'espère, deviendra annuelle — s'annonce sous les plus heureux auspices, et elle aboutira, je n'en doute pas, à une réglementation *définitive* des Raids hippiques. Vous aurez certainement cette satisfaction.

J'ai moi-même parcouru des centaines et des centaines de kilomètres en voiture à travers la France. Aussi, en souvenir d'une excellente ponette landaise avec laquelle j'ai fait plusieurs fois le trajet Angoulême-Paris, voulez-vous me permettre d'apporter à votre intéressante épreuve une modeste contribution ; j'offre un prix de *cinquante francs* au premier cheval ou poney landais qui atteindra Versailles.

Veuillez agréer, monsieur, avec encore mes félicitations, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

JACQUES DUHAUT.

QUELQUES OPINIONS DE SPORTSMEN

De **M. le comte de Berterèche de Menditte**, auteur des "Courses de résistance" :

Je trouve votre règlement excellent, très bien, rien à ajouter, ni à retrancher.

Pour moi, je suis convaincu que les longues étapes avec repos obligatoire au bout d'un certain nombre de kilomètres ont l'inconvénient de changer l'épreuve totale en une série de courses partielles où on exagère le train et qui conduisent au surmenage.

Avec votre règlement, chacun organise son horaire comme il l'entend, et à moins de n'avoir aucune notion du cheval, peu de concurrents partiront comme des fous quand ils sauront qu'ils ont 800 kilomètres à parcourir.

Je crois qu'un conducteur ou un cavalier prudent pourra arriver en bon état à Paris, dans le courant de la sixième journée.

De **M. Aug. Poullier**, propriétaire d'une écurie de courses et sportsman lillois :

Je ne puis qu'approuver le règlement de votre épreuve Bordeaux-Paris hippique ; je considère cette épreuve comme très intéressante, et je me mets très volontiers à votre disposition pour la publicité à donner à cette épreuve dans le Nord où, comme vous le savez, on trouve nombre d'amateurs de beaux et bons attelages.

De **M. Jacques Dreyfus**, directeur du Lloyd anglo-français :

Excellente idée, excellent règlement. Cette épreuve aura, je crois, un très grand retentissement, et sera d'une réelle utilité. On ne sait pas assez ce dont sont capables les chevaux. On aurait pu craindre, en laissant les concurrents absolument libres de leur marche, que des fous n'essaient des tours de force impossibles ; avec 65 heures de repos obligatoire, rien de semblable n'est à craindre.

La palme reviendra non seulement au meilleur cheval, mais aussi au meilleur cavalier ou conducteur, au plus sérieux qui aura su mettre son cheval en condition pour couvrir la distance.

(A suivre.)

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

LE NEUVIÈME CONCOURS : TOULOUSE-PARIS PÉDESTRE A LA GRILLE DE PICARDIE — CLOTURE LE 15 AOUT

Nous avons déjà annoncé notre neuvième concours qui portera sur

LA GRANDE COURSE PÉDESTRE

organisée par l'*Auto*, de Toulouse à Paris, dont le départ sera donné **LE 15 AOUT, A 4 HEURES DE L'APRÈS-MIDI.**

Rappelons qu'il s'agit, cette fois, de répondre, par cartes postales toujours, à une question, mais une question unique et toute nouvelle, on va le voir. La voici :

Quel jour et à quelle heure le leader de la course Toulouse-Paris, passera-t-il à la grille de Picardie, située juste à la sortie de Versailles?

Pour guider nos lecteurs, nous les informons que la grille de Picardie se trouve à 719 kilomètres du départ.

Nous prions instamment les pronostiqueurs d'indiquer une heure, avec des minutes, des secondes et des cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

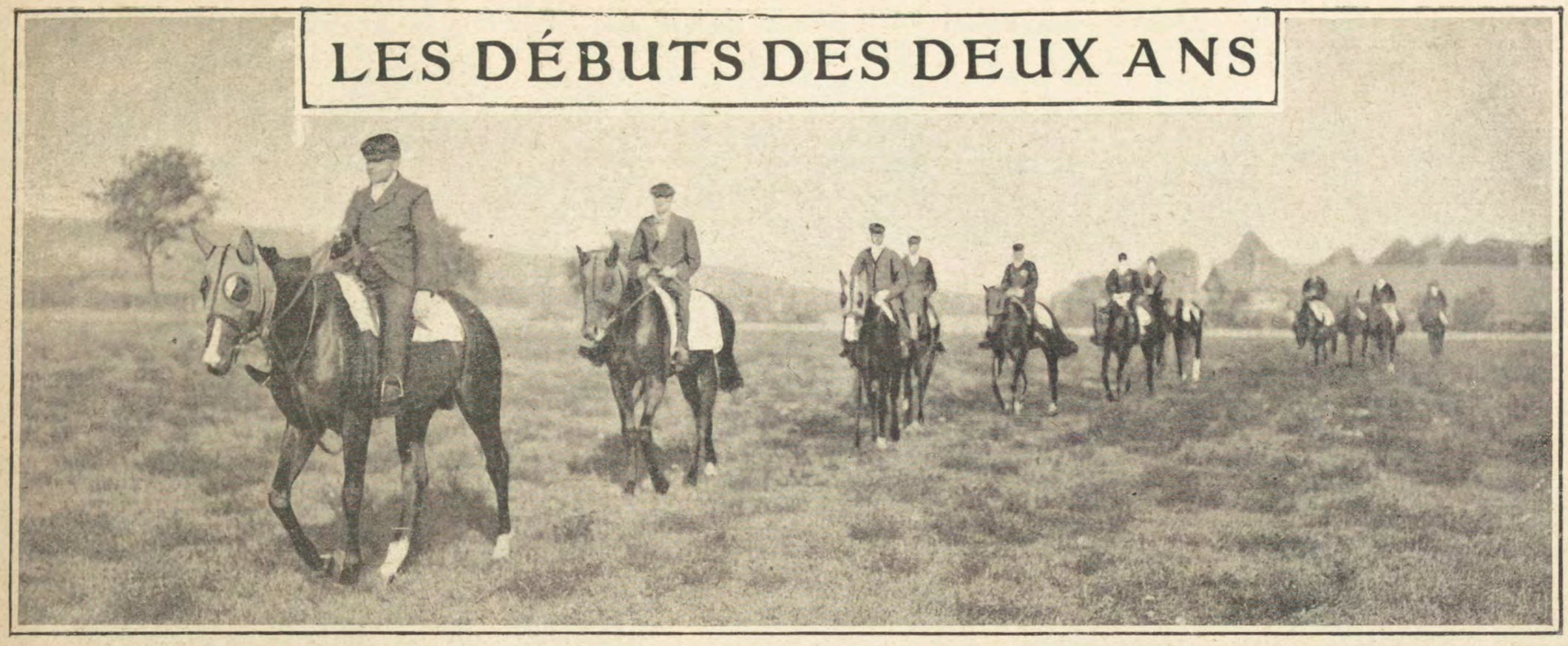
Comme d'habitude, les cartes postales seront seules admises et le concours sera clos

LE LUNDI 15 AOUT

c'est-à-dire que le timbre de la poste ne devra pas être postérieur à cette date.

Ajoutons que le gagnant du concours recevra une somme de **CENT FRANCS** et le second classé, **VINGT-CINQ FRANCS.**

LES DÉBUTS DES DEUX ANS



Chez l'entraîneur Denman.
La promenade des deux ans sous la direction du head lad de l'écurie.

Lundi à Saint-Cloud, mardi à Maisons-Laffitte, ont débuté les deux ans; ces débuts se sont faits cette année mieux qu'en 1903; en effet, les sportsmen ont pu, grâce au calendrier — l'année 1904 étant bissextile — assister aux débuts des jeunes chevaux dans la région parisienne et fuir vers la province, Boulogne-sur-Mer, Vichy, Ostende, pour se retrouver le 12 août à Deauville. Une visite dans les principaux centres d'entraînement s'imposait à cette occasion.

Avec notre actuel calendrier sportif, qui ne laisse pour ainsi dire aucune journée de repos, tout se fait à la vapeur, même le dressage et la préparation des chevaux de deux ans qui demandent cependant tant de soins et de ménagements.

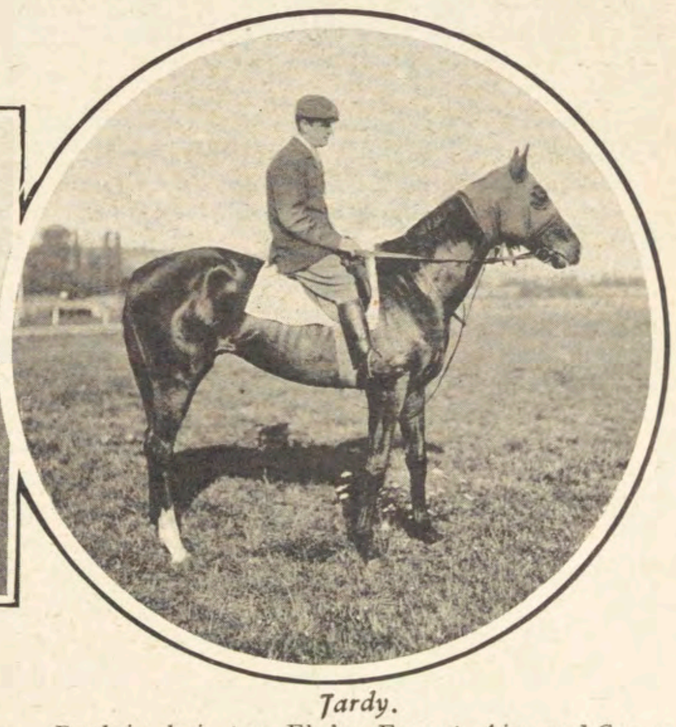
Certains propriétaires sont toujours pressés de montrer au public leurs produits, et les entraîneurs, fiers de leurs élèves, ne demandent qu'à les faire débuter; les autres se trouvent obligés de suivre le mouvement. Il en est qui demandent même aux Sociétés d'avancer les débuts des deux ans au mois de mai! Bientôt alors nous aurions des épreuves de yearlings! C'est, du reste, la caractéristique de notre époque, on veut brûler les étapes, c'est à peine si on a le temps de se reconnaître.

Sur les pistes de la Fouilleuse.
M. Edmond Blanc, en compagnie de notre confrère M. Baltazzi, directeur du Jockey, *vient assister au travail des deux ans.*

La rapidité dans le dressage donne, du reste, rarement de bons résultats. Je serais assez curieux de voir une statistique des chevaux claqués ces dernières années comparée à une statistique d'il y a quinze ou vingt ans; toute proportion gardée, je suis persuadé que le nombre des claqués à deux et trois ans est depuis six ou sept ans très supérieur. Lorsque les épreuves du printemps et de l'été battent leur plein, un entraîneur a beau se multiplier, il ne peut être partout à la fois et se voit obligé de négliger ou ses jeunes ou ses vieux chevaux. Il est vrai de dire aussi que le turf a bien changé; si quelques-uns — nombreux encore heureusement — ne cherchent dans les courses qu'une satisfaction de sportsmen, d'autres considèrent une écurie de

Val d'Or.
Poulain bai, deux ans, par Flying et Wandora. Eleveur-propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman.

L'entraîneur Denman.
Souffrant de rhumatismes, Denman vient en voiture surveiller le travail des deux ans.



Jardy.
Poulain bai, par Flying Fox et Airs and Grace. Eleveur-propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman.

course comme une "affaire"; les chevaux sont des valeurs qui doivent rapporter le tant du cent; on les laisse sur la brèche jusqu'à épuisement. "Qu'importe, diront ceux-là, la mère des chevaux n'est pas morte!" Triste conception d'un sport utile cependant et plein d'intérêt; ce n'est certes pas dans ce but qu'il a été créé.

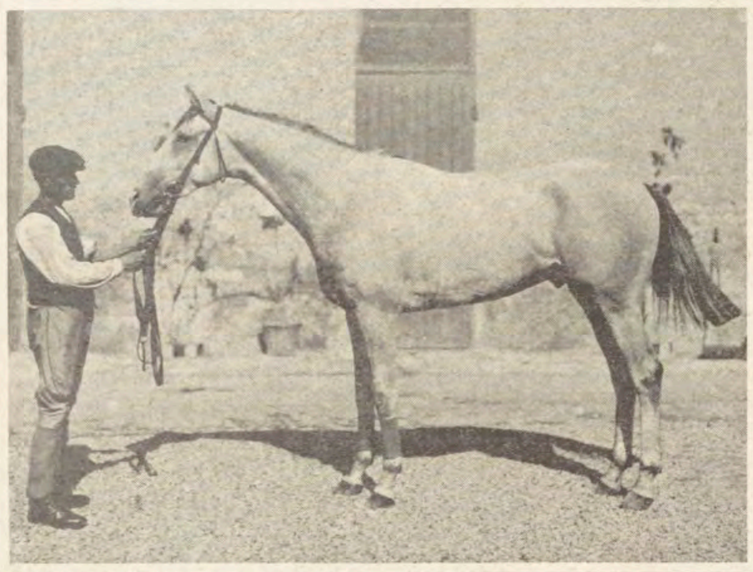
A peine un yearling a-t-il été habitué au port de la selle, que déjà son propriétaire parle de le galoper, et si un premier essai ne lui a pas donné satisfaction, il est bon pour un prix à réclamer, et l'on réforme avant même d'avoir formé. D'aucuns savent profiter de ces mouvements de mauvaise humeur d'un propriétaire aussi impatient qu'ignorant; c'est ainsi que des Maximum, des Presto II et d'autres, — la liste en est longue, — sont sortis des prix à réclamer et ont su donner toute satisfaction à ceux, plus habiles et plus connaisseurs qui avaient reconnu en eux le bon cheval.

Savoir attendre est une des qualités d'un propriétaire; il en est des chevaux comme des hommes et certains ne se révèlent que tard; il ne faudrait pas certes, tomber dans l'excès contraire et encombrer une écurie, car les frais s'en ressentiraient à la fin de l'année. Un pur sang, quel qu'il soit, exige beaucoup de soins, à plus forte raison un pur sang destiné uniquement aux luttes de l'hippodrome. Pour un futur débutant c'est une surveillance incessante et de tous les instants; aussi, je me demande souvent comment peuvent connaître exactement la valeur de leurs pensionnaires les entraineurs qui ont sous leur direction des centaines de chevaux. L'entraîneur le plus soigneux, celui qui dort le moins, n'a matériellement pas le temps d'étudier et de connaître le caractère des cent chevaux prêts à remplir leurs engagements. Songez à la journée d'un entraîneur qui va au travail le matin, et vient l'après-midi de Chantilly ou de Maisons assister à la réunion quotidienne de plat ou d'obstacles; il est obligé de s'en rapporter à l'opinion de ses seconds ou même de ses garçons d'écurie Quand un entraîneur a une trentaine de chevaux sous ses ordres, c'est très suffisant, il peut s'en occuper, les connaître et faire des engagements réguliers; remarquez aux programmes des épreuves à venir quels sont ceux qui engagent à tort et à travers, ceux qui ont le plus de "non qualifiés" pour telle ou telle épreuve, engagant des vieux chevaux dans des épreuves spéciales aux trois ans, des "prix à réclamer" dans des épreuves réservées, etc., etc.; il faut les excuser — en partie — car ils ont trop de chevaux et ne voient qu'une chose, les faire courir souvent et n'importe dans quelle épreuve, ils auront peut-être la chance de gagner.

D'où viennent les deux ans, aux débuts desquels nous venons d'assister? Ceux de nos grandes écuries, Ed. Blanc, de Pourtalès Schickler, Le Marois, Rothschild, Camille Blanc, Caillault, de Fels, Ephrussi, W.-K. Vanderbilt, Veil-Picard, Prince Murat, duc de Grammont etc., proviennent de l'élevage de leurs propriétaires; quelques-uns ont été achetés yearlings aux ventes spéciales du Tattersall ou de Chéri, à Deauville, car si nous avons des propriétaires qui s'occupent exclusivement de faire courir, nous avons aussi des éleveurs qui s'adonnent uniquement à l'élevage et dont jamais — ou presque — les noms n'ont paru aux programmes des courses. On ne s'enrichit pas comme éleveur, c'est rare du moins; un haras coûte énormément. Tout le monde n'a pas la compétence et, il faut le dire aussi, l'audace de M. Ed. Blanc qui n'a pas craint d'acheter Flying Fox un million!

PAUL MÉGNIN.

Chez l'entraîneur Webb.
La rentrée des deux ans de l'écurie Schickler-de Pourtalès.



Cromwell.
Poulain gris, deux ans, par Le Sancy et Graceful Girl, élevé par le baron de Schickler, appartient au comte de Pourtalès.

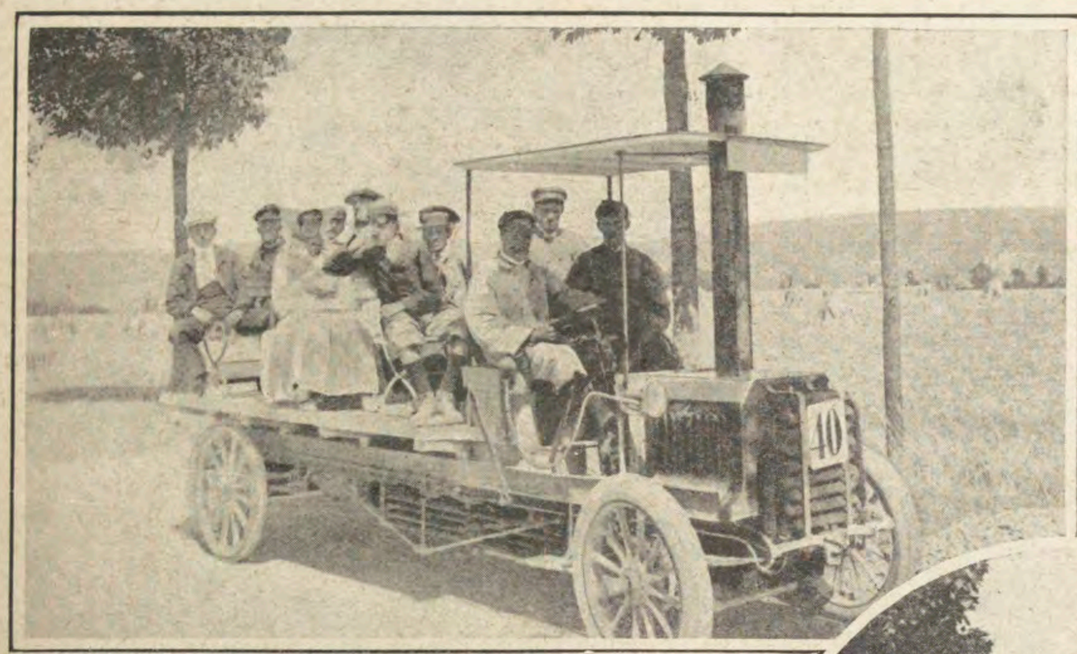
Le Belvedère.
Poulain bai, deux ans, par Le Sancy et Gigolette; élevé par le baron de Schickler, appartient au comte de Pourtalès.

Amalphi.
Poulain bai, deux ans, par Amphion et Myrto, provenant du haras de la baronne de Forest, courra sous les couleurs de l'entraîneur Leigh; est engagé dans la plupart des grandes épreuves.

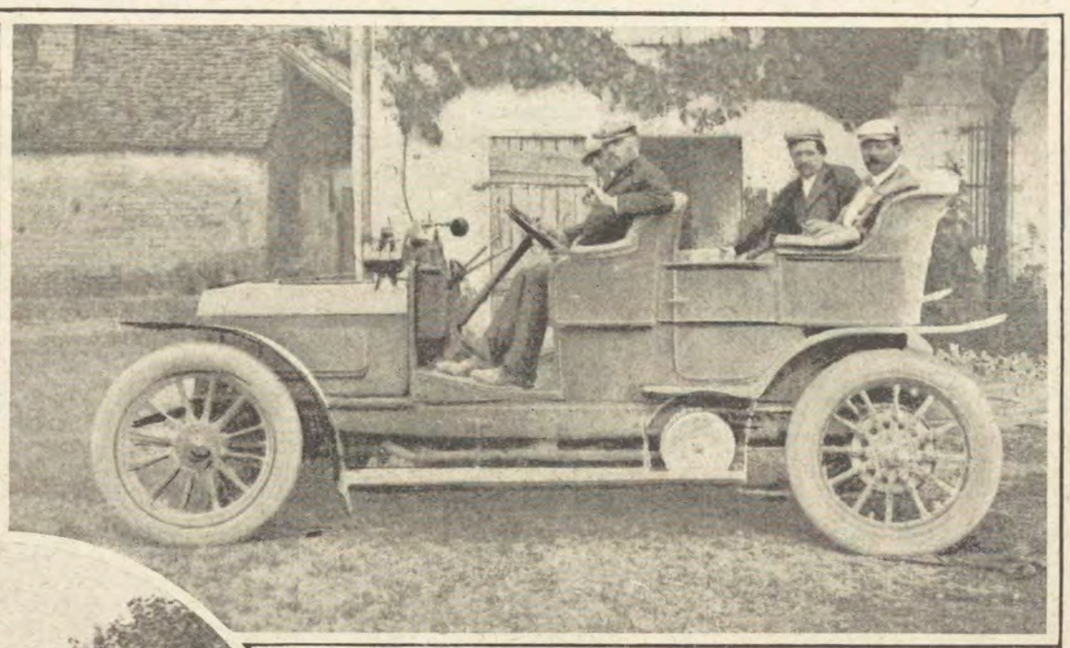
Ladislas IV.
Poulain bai, par Edouard III et Lady Clifden, deux ans, courra sous les couleurs de l'entraîneur Leigh, est considéré comme un des meilleurs de l'écurie.

Chez l'entraîneur Leigh.
M Marino Clado et l'entraîneur Leigh, partant pour assister au travail des deux ans.

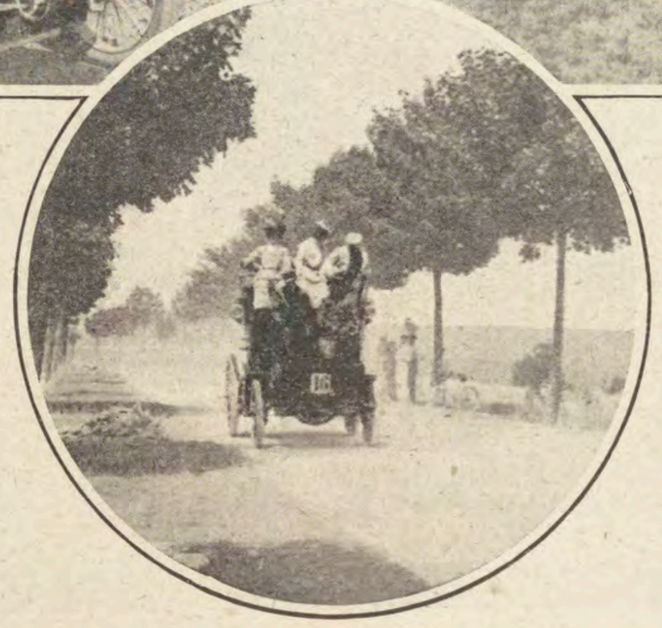
LA COURSE DE COTE DU VAL SUZON



M. Richard, vainqueur, sur son camion *Gardner-Serpollet*, de la catégorie des omnibus.



La voiture de M. Perdriolat, première de sa catégorie.



L'omnibus Veil-Picard, montant la côte du Val Suzon.

L'Automobile Club Bourguignon vient à peine de renaître de ses cendres, et déjà, sous la vaillante impulsion de son président, M. Lucien Richard, il témoigne d'une activité et d'une initiative qui ont fait du concours de côte du Val Suzon un véritable succès.

L'endroit choisi, à proximité de la Fontaine de Jouvence, est d'ailleurs un site délicieux, et tous les chauffeurs de la région s'y étaient donné rendez-vous ; aussi les différentes épreuves se sont-elles disputées devant une foule aussi nombreuse qu'élégante.

Dans la catégorie des motocyclettes, gagnée par Herson Marescal sur Griffon, on a fort applaudi Mlle Cottereau.

Le record de la journée a été battu par M. Schwartz, sur sa 10 HP 1904 Gardner-Serpollet, battant de loin tous les véhicules à pétrole de 16, 24, et 35 chevaux. M. Schwartz a gravi la côte (2.500 m. à 7 1/2 0/0) en 2 m. 40 s., soit à 57 kilomètres à l'heure, ce qui n'est pas banal.

La voiture de M. Perdriolat fait une jolie course en 2 m. 46 s. 2/5 et se classe première de sa catégorie, et deuxième du classement général; la troisième place du classement général appartient à M. L. Richard, président de l'A. C. B., en 3 m. 0 s. 4/5 sur Gardner-Serpollet.

M. L. Richard obtint un autre succès avec le camion commercial de sa manufacture de Biscuits Pernot qui arrive premier dans la catégorie des omnibus, battant dans le classement général l'omnibus de M. Veil-Picard et quantité de voitures ; encore un succès pour la marque Gardner-Serpollet.

Si les camions s'en mêlent, où allons-nous !...

BLOC-NOTES

POUR NOS LECTEURS

Le meilleur moyen de nous engager à améliorer encore cette revue et de nous permettre d'y arriver, est de faire en sa faveur une aimable propagande. Plus notre tirage augmentera, mieux nous pourrons donner — et nos lecteurs savent par expérience que nous ne faisons pas de vaines promesses. Les arguments que nos lecteurs peuvent apporter en faveur de leur journal sont nombreux :

1. C'est la première publication de ce genre ayant paru en France, et elle est restée la seule; les autres ne furent que des plagiats maladroits ;

2. Faire remarquer que nos articles, spécialement écrits pour nous, sont signés des noms les plus compétents des spécialistes de chaque sport;

3. Citer les concours que nous avons organisés (concours du motocycle, de l'automobile, ainsi que nos concours bi-mensuels qui vont devenir hebdomadaires et dotés de prix en espèces);

4. Noter que la *Vie au Grand Air* résume tous les journaux s'adressant aux sportsmen, puisqu'il n'est pas une manifestation sportive importante qui n'y soit traitée.

5. Ajouter enfin que tout en étant éditée avec grand luxe et un grand souci d'art et de littérature, la *Vie au Grand Air* peut être mise entre toutes les mains.

PIERRE LAFITTE & Cie.

MISE AU POINT

Mon dernier article au sujet du " Tour de France " a provoqué le mécontentement de l'*Auto* et celui-ci l'a fait connaître par une note qui n'eût rien perdu à être plus courtoise à mon égard.

Ne voulant pas suivre mon confrère sur ce terrain, je le prierai simplement de revoir l'article incriminé. Il me paraît, en effet, impossible qu'il ait lu avec attention ce compte rendu qui ne contenait ni la moindre attaque, ni la moindre méchanceté. Tout au plus, quelques critiques anodines exactement semblables d'ailleurs à celles faites par l'*Auto* lui-même au lendemain de sa course!

De toutes façons, mon confrère eût pu se rappeler qu'il appartient à tout rédacteur d'un journal qui signe son article d'émettre des idées qui lui sont personnelles et n'engagent en rien la direction. Il suffit pour cela que le ton n'en soit ni injurieux ni diffamatoire et c'était bien le cas de l'article visé, comme de tous ceux que j'ai l'habitude de faire, ici ou ailleurs.

Victor Breyer.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Double enveloppe

L'illusion et la réalité. — Inconvénients d'un excès de chaleur. — L'hygiène du pneu.

Ce n'est pas sans surprise que notre Service des Réparations a vu arriver, depuis quelque temps, des enveloppes qui, à en juger du moins par l'aspect extérieur, paraissaient absolument neuves

La plupart présentaient une surface de roulement complètement vierge des atteintes de la route.

Et, cependant, un examen, même très superficiel et rapide, permettait de se rendre compte qu'elles étaient non pas seulement irréparables, mais inutilisables, sans autre valeur que celle du déchet, et ne possédaient plus aucune solidité.

De même, nous avons vu revenir des chambres de fabrication et de livraison récentes, présentant dans toute leur étendue des symptômes de destruction complète.

Mais, le premier moment de surprise passé, et lorsqu'il s'est agi de déterminer la cause d'une destruction aussi prématurée qu'anormale, nous n'avons pas eu de peine à reconnaître que les enveloppes avaient roulé sous une double enveloppe, soi-disant protectrice, et que les chambres avaient été utilisées dans des enveloppes ainsi protégées.

Nous devons donc dire très nettement ici ce que nous pensons de la double enveloppe et des conséquences pour la bourse du consommateur qu'entraîne son emploi.

Les faits que nous signalons, outre qu'ils sont absolument d'accord avec la théorie pure, nous donnent, au point de vue des résultats pratiques, une raison majeure de condamner cette manière de faire.

Il est certain que si l'on considère uniquement l'aspect extérieur de l'enveloppe, ce mode de protection est parfait et donne l'impression, l'illusion que l'on roule sur des pneumatiques entièrement neufs.

Or, éviter de la sorte l'usure extérieure d'une enveloppe, est-ce suffisant pour en prolonger la durée? Nous répondons, sans la moindre hésitation, que non seulement cela n'est pas suffisant, mais que le but atteint est exactement inverse, puisque le résultat se traduit par une perte prématurée du bandage et même de la chambre à air.

D'aucuns prétendent que, loin de conserver le teint, le fard l'altère. Si le fait est exact — mais quelques belles chauffeuses ne nous en voudraient-elles pas d'insister? — nous pourrions nous servir, très respectueusement d'ailleurs, de cette comparaison.

Il n'est pas douteux pour nous que l'usage fait par un bandage ainsi recouvert est toujours inférieur à ce qu'il aurait été dans des conditions normales et l'enveloppe roulant à nu.

En effet, ainsi que nous aurons l'occasion de le dire prochainement, par le fait du roulement une certaine quantité de chaleur s'emmagasine dans le pneumatique.

Si tous les éléments du pneu ont été bien calculés, c'est-à-dire si l'épaisseur du pneu est convenable, la déperdition par la surface établit une sorte de compensation, et le point de température qui pourrait être critique n'est pas atteint, si toutefois le pneu est d'un type approprié à l'usage qu'on en fait.

Si donc vous augmentez cette épaisseur par l'adjonction d'une deuxième enveloppe, vous provoquez une élévation de température considérable.

Il y a à cela une double cause.

D'abord, vous opposez un obstacle à la déperdition de la chaleur par la surface et, en second lieu, le frottement de l'enveloppe rapportée sur la protégée fournit encore un important contingent de calories.

En un mot, le mode de protection est nuisible au premier chef, parce qu'il constitue un isolement calorifique du bandage protégé.

De la sorte, le pneumatique travaille dans des conditions de température absolument anormales et désastreuses pour sa durée.

Et non seulement ces inconvénients se manifestent sur l'enveloppe, mais nous avons vu aussi de très nombreuses chambres avoir le caoutchouc littéralement brûlé pour avoir roulé dans ces conditions.

Terminons par un exemple frappant :

Que diriez-vous de celui qui, partant pour une très longue course, mettrait du caoutchouc par-dessus ses souliers?

Eh bien! l'un est aussi malsain que l'autre. Il faut laisser le pneumatique suer à sa façon c'est-à dire se débarrasser de la chaleur qui le gêne; tout procédé qui va à l'encontre ne peut donner que de mauvais résultats.

Michelin et Cie.

FINANCE

Morte-Saison

Ces courtes notes pourraient être supprimées pendant la période des vacances : elles sont comme la Bourse, c'est-à-dire qu'elles n'offrent aucun intérêt.

Les affaires, toujours si rares en août et septembre, ont cette année un caractère de complète nullité Cela tient à la guerre russo-japonaise, aux complications qui en peuvent découler et que les capitalistes redoutent.

Avec l'énorme accumulation d'argent inemployé dont dispose notre place, si cette guerre prenait fin à l'automne, nous aurions, c'est certain, une véritable explosion de hausse.

Mais tant que dureront l'été et le conflit, il n'y aura qu'à s'abstenir.

C. Levrai.

AUTOUR DES SPORTS

LES CHAMPIONNATS DE NATATION DU SUD-OUEST

Les Championnats du Sud-Ouest se sont disputés dimanche matin à Bordeaux dans le bassin des Docks. Un public nombreux a suivi avec intérêt les péripéties de ces championnats dont le succès fut aussi grand que possible.

Les épreuves ont réuni un nombre imposant de partants tous nageurs de qualité.

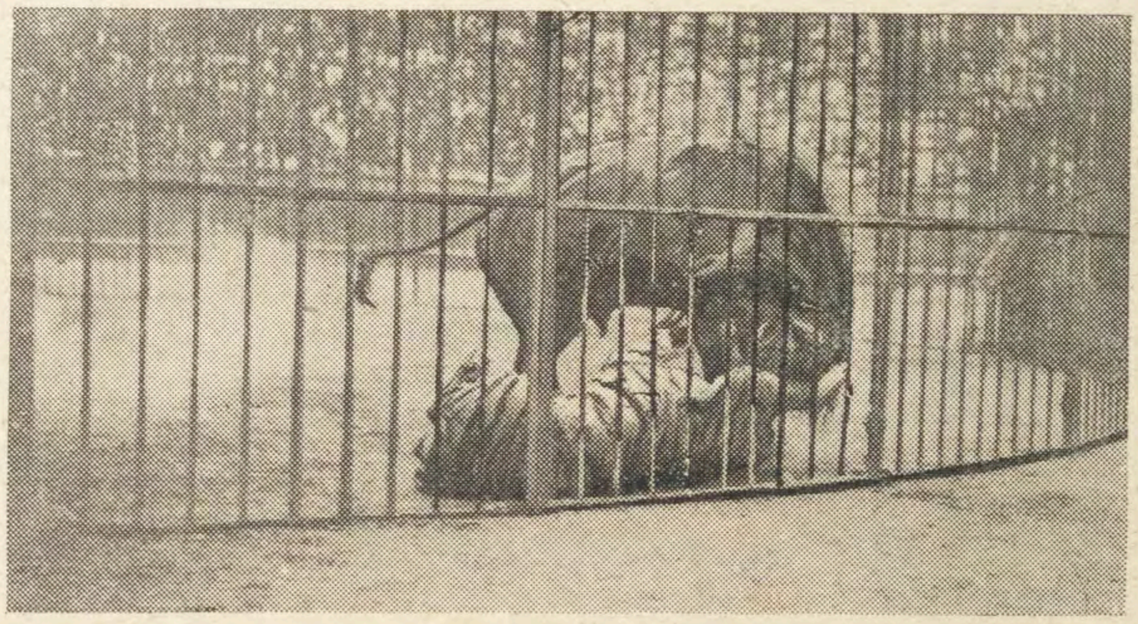
Les championnats de Natation du Sud-Ouest
Les concurrents dans le Bassin des Docks à Bordeaux.

La commission de natation du Comité du Sud-Ouest avait assuré l'organisation qui fut parfaite.

Pedemay a remporté le Championnat de 60 mètres en 53 s. 1/5 et Schweikhardt, le Championnat de 300 mètres en 6 m. 13 s. 2/5.

TIGRE CONTRE TAUREAU

Les Espagnols ont assisté dernièrement à une corida sanglante. Les organisateurs avaient imaginé la rencontre d'un taureau et d'un tigre aux arènes de Saint-Sébastien. Les Espagnols, toujours friands de ces spectacles, suivaient avec le plus vif intérêt les péripéties de la lutte lorsque les deux animaux brisèrent les barreaux de la cage où on les avait enfermés pour le combat. Mais les miquelets de la garde provinciale veillaient, armés de fusils. Tout de suite ils épaulèrent et firent feu. Malheureusement, en même temps qu'ils tuaient le tigre, leurs balles, par ricochet, tuaient un spectateur et en blessaient cinquante autres, dont quatorze grièvement. Ainsi se termina, dans le deuil, cette journée commencée dans la joie.



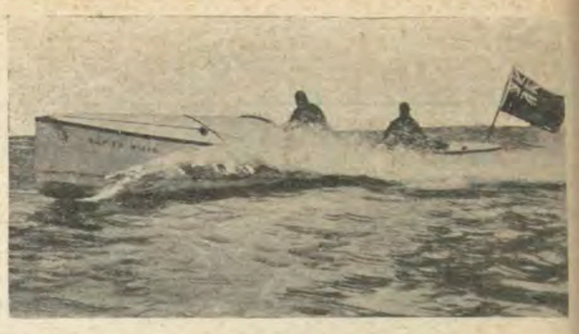
(Cliché Geo H. Rogers.)
Aux arènes de Saint-Sébastien. Combat d'un tigre contre un taureau

LA COUPE HARMSWORTH

La Coupe Harmsworth, coupe internationale de canots automobiles, s'est courue samedi dernier à Ryde, près Southampton. S.M. Edouard VII assistait à cette épreuve, gagnée par le *Napier Minor*. Deux bateaux français s'étaient mis en ligne, le *Bayard-Clément* et le *Trèfle-à-Quatre*.

Malheureusement, juste avant le départ de la première série, le *Bayard-Clément* accroche une chaîne avec son hélice en faisant marche arrière. L'hélice se brise, mettant le canot hors course.

Dans la finale, le *Napier Minor* avait à lutter contre le *Trèfle-à-Quatre*. Mais le racer français, dont un tuyau d'aspiration d'essence était en partie bouché, ce qui lui enlevait beaucoup de sa vitesse habituelle,



Le "Napier-Minor", vainqueur de la Coupe Harmsworth.

succomba devant le *Napier Minor* qui enlève ainsi la Coupe Harmsworth.

LE GRAND PRIX D'ÉTÉ A BUFFALO

Gros succès pour le Grand Prix d'Eté, le clou de la réunion de dimanche dernier au Vélodrome Buffalo. La grande surprise de la journée a été la défaite du favori Meyers qui a succombé devant Gardellin dans sa demi-finale. La victoire est revenue au jeune Piard, devant Schilling et Gardellin.

Gardellin, 3e. Piard, 1er. Schilling, 2e.
La finale du Grand Prix d'Eté

PARIS
5, Rue Scribe (IXe)

Téléphone 240-52

Adresse Télégraphique :
PHOTO-PARIS

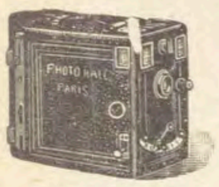
PHOTO-HALL

PARIS
5, Rue Scribe (IXe)

Téléphone 240-52

Adresse Télégraphique :
PHOTO-PARIS

N. B. — Tous nos appareils sont gainés en maroquin premier choix et accompagnés d'une instruction.
De plus, ils sont formellement garantis et échangés sans difficulté lorsqu'ils ne sont pas au goût du client.



PERFECT-DÉTECTIVE N° 1
Viseurs clairs, compteur, écrous, obturateur pose et instantané, *objectif achromatique*, diaphragmes iris, nouveaux, 12 porteplaques 9 × 12.

35 Francs

Le même appareil avec objectif rectiligne ..... **45** Fr

PERFECT-DÉTECTIVE N° 1bis
Viseurs clairs, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, niveaux, *objectif rectiligne*, diaphragmes iris 12 porteplaques 6 1/2 × 9, poire et tube caoutchouc.

60 Francs

Le même appareil 12 plaques 9 × 12 .... **70** Fr

PERFECT-DÉTECTIVE N° 2
Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur au doigt ou à la poire, niveaux, *objectif rectiligne* **PHOTO-HALL**, 12 porteplaques 9 × 12, poire et tube caoutchouc.

90 Francs

Le même appareil avec objectif **HERMAGIS** **115** Fr.

PERFECT-DÉTECTIVE N° 3
Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur vitesse variable, pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, *objectif anastigmat* **STEINHEIL** à diaphragme iris, 12 porteplaques 9 × 12.

145 Francs

Le même appareil avec objectif **ZEISS**... **195** Fr.

PERFECT-DÉTECTIVE N° 4
Viseurs clairs redresseurs, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, *objetif anastigmat* **STEINHEIL** à décentrement, diaphragmes iris, 12 porteplaques 9 × 12.

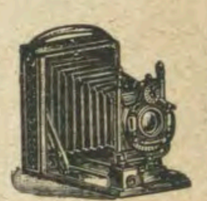
160 Francs

Le même appareil avec objectif **ZEISS**.... **210** Fr.

PERFECT-PLIANT N° 1
Appareil en acajou, gaine maroquin, pour plaques 9 × 12, soufflet peau, viseur, poignée, écrous, *objectif achromatique* avec obturateur pour pose ou instantané et poire avec tube caoutchouc, trois châssis métalliques pour plaques 9 × 12.

35 Francs

Le même appareil avec objectif rectiligne ..... **45** Fr.



PERFECT-PLIANT N° 2
Appareil en acajou, gainé maroquin, pour plaques 9 × 12, soufflet peau, viseur, poignée, écrous, *objectif rectiligne*, avec obturateur de précision *Unicum* et poire avec tube caoutchouc, trois châssis métalliques pour plaques 9 × 12.

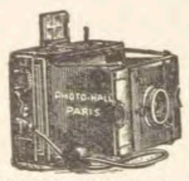
70 Francs

Le même appareil avec objectif **HERMAGIS** **95** Fr.

PERFECT-PLIANT N° 3
Appareil en aluminium gainé peau, pour pellicules 8 × 10 1/2 en bobines ou pour plaques 9 × 12, soufflet peau, *objectif rectiligne décentrable*, diaphragmes, obturateur pose ou instantané, au doigt ou à la poire, viseur clair, écrous.

85 Francs

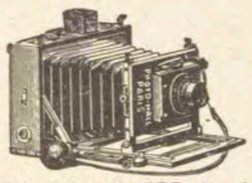
Le même appareil avec objectif anastigmat **PHOTO-HALL**. **150** Fr.



PERFECT FOCAL PLANE
Appareil pliant gainé en maroquin, soufflet peau, obturateur de plaque donnant jusqu'au 1/1500 de seconde. *objectif anastigmat* **PHOTO-HALL**, châssis à magasin contenant 12 porteplaques 9 × 12, poire et tube caoutchouc.

200 Francs

Le même appareil avec objectif anastigmat **ZEISS** ou **GOERZ**. **260** Fr.



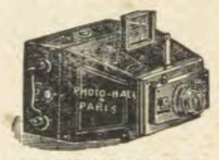
FOLDING-PERFECT N° 1
Chambre pliante très légère en noyer ciré, soufflet peau, 3 châssis doubles à rideaux, 1 viseur, 1 châssis à glace dépolie, 1 *objectif* **PHOTO-HALL**, 1 obturateur à rideau, 2 niveaux, 2 écrous, poire et tube caoutchouc.

Format	9×12	13×18
Objectif rectiligne...	**95'**	**115'**
Objectif anastigmat...	**145'**	**178**

PERFECT-JUMELLE N° 0
Jumelle gainée en maroquin pour plaques 9 × 12, niveaux écrous, viseur pliant, *objectif rectiligne* avec obturateur pour pose ou instantané, au doigt ou à la poire, six châssis métalliques, étui dur à courroie.

70 Francs

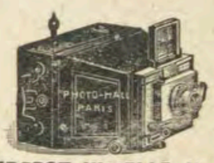
Le même appareil avec objectif **HERMAGIS**. **95** Fr.



PERFECT-JUMELLE N° 1
Viseur pliant, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, magasin contenant 12 châssis 9 × 12, *objectif anastigmat* **PHOTO-HALL** diaphragmes iris, étui cuir.

190 Francs

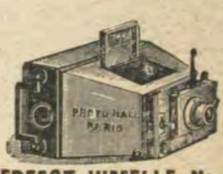
Le même appareil avec objectif **ZEISS**.... **250** Fr.



PERFECT-JUMELLE N° 2
Viseur clair pliant, écrous, compteur, obturateur pose et instantané, au doigt ou à la poire, niveaux, magasin 12 châssis 9 × 12, *objectif anastigmat* **PHOTO-HALL** se déplaçant, diaphragmes iris, étui cuir dur.

225 Francs

Le même appareil avec objectif **ZEISS**.. **285** Fr.



PERFECT-JUMELLE N° 3
construite toute en aluminium.
Viseur pliant, écrous, compteur, obturateur, pose et instantané au doigt ou à la poire, niveaux, magasin, 12 châssis 9 × 12, *objectif anastigmat* **PHOTO-HALL** se déplaçant, étui cuir.

275 Francs

Le même appareil monté avec objectif **ZEISS**. **335** Fr.

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATUIT ET FRANCO SUR DEMANDE